बुन्देलखण्ड विश्वविद्यालय, झाँसी
के अन्तर्गत

अर्थशास्त्र विषय में
विद्यावाचस्पति (पी0एच0डी0)
की उपाधि हेतु प्रस्तुत शोध

शोध शीर्षक

'' भारतीय रेलवे परिवहन का झाँसी मण्डल के आर्थिक विकास पर प्रभाव ''

शोधार्थी
सुरेन्द्र सिंह,
एम0ए0 अर्थशास्त्र

शोध निर्देशक
डॉ0 रेनू माथुर
विभागाध्यक्ष : अर्थशास्त्र विभाग,
बुन्देलखण्ड कॉलेज,
झाँसी, (उ0प्र0)

(सन्–2007)

:::: प्रस्तावना :::

किसी विषय पर निरन्तर खोज करना जिज्ञासु प्रवृत्ति का द्योतक माना जाता है । अर्थशास्त्र जैसे महत्वपूर्ण विषय का विद्यार्थी होना गौरव की बात होती है । वर्तमान समय में अर्थशास्त्र सभी विषयों से सम्बद्ध हो गया है । सभी को अपनी सफलता के लिये कहीं न कहीं इसकी आवश्यकता होती है । मेरी जिज्ञासु प्रवृत्ति ने मुझे अर्थशास्त्र जैसे गूढ़तम विषय पर शोध करने के लिये प्रेरित किया जिसके कारण मैं इस कार्य को करने में सफल हो सका। मैनें यथाशक्ति विषय एवं शीर्षक के साथ न्याय करने का पूर्ण प्रयास किया है परन्तु मैं कहाँ तक सफल हुआ यह भविष्य के गर्भ में छिपा हुआ है।

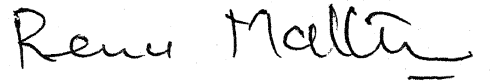
जब ईश्वर की कृपा होती है तो साधक सिद्धक सब जुट जाते हैं। मैनें ईश्वर की कृपा की अनुभूति की इसका प्रत्यक्ष प्रमाण यही है कि मुझे शोध कार्य के लिये ऐसे निर्देशक मिले जिन्होंने मुझे मार्गदर्शन तो दिया ही साथ ही आत्मीयता के साथ विषय की पूर्णता को समझने,उसके प्रस्तुत करने में मेरा अदभुत् मार्गदर्शन किया ऐसी निर्देशिका डॉ0 रेनू माथुर जी का मैं जीवन पर्यन्त ऋणी रहूँगा ।

इस कार्य में मेरी माताश्री, पिताश्री व मेरी चाचीश्री व चाचाश्री तथा मेरे परिवार के सभी सदस्यों का सहयोग मुझे सदैव मिला । इसके अतिरिक्त मेरे गुरूजी डॉ0 चन्द्रकान्त अवस्थी व सहपाठी महेश पटैरिया जी को भी सहयोग के लिये मैं धन्यवाद देता हूँ । रेलवे विभाग में कार्यरत श्री लबि इब्राहिम, श्रीमती प्रतिभा जी, श्री ओ0पी0 सिंह जी एवं श्री द्विवेदी जी का भी मैं हृदय से आभार व्यक्त करता हूँ,

जिन्होंने मुझे सभी प्रकार की सूचनायें प्रदान की तथा अपना अमूल्य समय देकर मेरे कार्य में सहयोग प्रदान किया। मैं श्री प्रमोद सक्सेना जी व श्री अजय पस्तोर जी को ह्रदय से धन्यवाद देता हूँ जिन्होंने कम्प्यूटराइज कार्य सम्पन्न किया। इसके अलावा रेलवे महा प्रबंधक कार्यालय से भी समय–समय पर जो जानकारियाँ प्राप्त हुई उसके लिये समस्त कर्मचारियों को धन्यवाद ।

अर्थशास्त्र विभाग के सभी गुरूजनों को मैं ह्रदय से साधुवाद तथा सभी गुरूजनों को बारम्बार नमन करता हूँ जिनके सन्सर्ग से मेरा शिक्षण कार्य पूर्ण हुआ । अन्त में मैं अन्तर्मन से परम्पिता परमात्मा के प्रति नतमस्तक हूँ जिन्होंने मुझे ऐसे कुशल मार्गदर्शक डॉ0 रेनू माथुर जी देकर मेरा कार्य पूरा कराया ।

सुरेन्द्र सिंह

सुरेन्द्र सिंह
एम0ए0 अथशास्त्र

–:: प्रमाण–पत्र ::–

प्रमाणित किया जाता है कि श्री सुरेन्द्र सिंह, पुत्र श्री करन सिंह द्वारा बुन्देलखण्ड विश्वविद्यालय, झाँसी के अन्तर्गत अर्थशास्त्र विषय में विद्यावाचस्पति (पी0एच0डी0) की उपाधि के लिए शोध प्रबन्ध प्रस्तुत किया गया।

शोधार्थी के शोध शीर्षक का विषय ''भारतीय रेलवे परिवहन का झाँसी मण्डल के आर्थिक विकास पर प्रभाव'' है। इन्होंने दो वर्ष से अधिक समय तक मेरे निर्देशन में रहकर शोध कार्य पूर्ण किया है।

मैं इनके उज्जवल भविष्य के लिए कामना करती हूँ ।

शोध निर्देशक

Renu Mathur

(डॉ0 रेनू माथुर)
विभागाध्यक्ष,
अर्थशास्त्र विभाग ,
बुन्देलखण्ड कॉलेज, झाँसी।

संक्षिप्त अनुक्रमणिका

विषय–सूची

अध्याय – 1

अध्याय – 2

अध्याय – 3

अध्याय – 4

अध्याय – 5

अध्याय – 6

अध्याय – 7

अध्याय – 8

अध्याय – 9

अध्याय – 1

भारतीय रेलवे एक परिचय

1– भूमिका

2– प्रमुख मण्डल

3– कुछ विशिष्ट तथ्य

4– डिवीज़नों का अधिकार क्षेत्र

5– झाँसी डिवीज़न

1– भूमिका

भारतीय रेलवे विश्व की सर्वाधिक बड़ी रेलवे प्रणाली है । भारत में रेल प्रणाली 1853 में प्रारम्भ हुई थी जिसका तेजी से विकास होता रहा और अब रेल प्रणाली इस देश के आवागमन का प्रमुख साधन बन गयी है । बड़े परिमाण में यात्री और माल की ढुलाई के अनुरूप इस रेलवे ने रेल प्रौद्योगिकी में भी विकास दर्ज किया है ।

हमारे देश में परिवहन का सबसे बड़ा साधन रेल है । रेलों ने हमारे राजनैतिक, सामाजिक, आर्थिक एवं सांस्कृतिक जीवन को बहुत अधिक प्रभावित किया है । देश को एक सूत्र में बाँधकर बिना किसी बाधा के यात्रियों तथा माल को जम्मूतबी से कन्या कुमारी और द्वारका से मुरकाँग तक ले जाने की सुन्दर व्यवस्था रेलों ने ही की है। रेलों ने एक आम आदमी के लिये यात्रा करना सरल बनाया । बिहार के श्रमिक दूर असम और पंजाब पहुँच जाते हैं ।

भारतीय रेलवे केन्द्र सरकार का एक विभाग है जो रेल राज्य मंत्री की सहायता से रेल मंत्री द्वारा दिये जा रहे मार्गदर्शन के अनुसार संचालित किया जाता है । भारतीय रेलवे के सम्पूर्ण कार्यो का क्रियान्वयन "भारतीय रेलवे बोर्ड" के द्वारा संचालित किया जाता है । भारतीय रेलवे का नीति निर्धारण एवं प्रबंधन का कार्य भारतीय रेलवे बोर्ड अध्यक्ष सहित छः (6) सदस्यों द्वारा सम्पन्न किया जाता है । रेलवे बोर्ड को व्यापक अधिकार प्रदान हैं ताकि वह 15 रेलवे जोन्स, मेट्रो रेल कोलकता, उत्पादन इकाईयों का निर्माण संगठन और अन्य रेल स्थापनाओं का प्रभावी ढ़ंग से संचालन करा सके । रेलवे जोन्स आदि में आमतौर से महा प्रबंधक पदस्थ किये जाते हैं ।

रेल मंत्रालय के 4 (चार) सहायक संगठन अर्थात इरकान,राइटस, कांकर और क्रिस भारत समेत विदेशों में भी विशेष कार्यों को सम्पन्न कराते हैं । इस प्रकार यह सभी भारतीय रेलवे के विकास और प्रगति में सहयोगी हैं। भारतीय रेलवे द्वारा प्रतिवर्ष (4000) चार करोड़ रूपये की आय भारत सरकार को प्राप्त होती है । भारतीय रेलवे में (16.46) लाख स्थाई कर्मचारी व दो लाख अस्थाई कर्मचारी कार्यरत हैं । आफीसर स्टाफ अनुपात (41:122) है, प्रति कर्मचारी प्रति वर्ष (424808) रूपये रेलवे का खर्च होता है । भारतीय रेलवे द्वारा प्रतिदिन (4318) लाख टन माल की ढुलाई होती है देश में कुल (12700) ट्रेनें चलती हैं, भारतीय रेलवे की लम्बाई (107439) किलोमीटर है ।

झाँसी मण्डल भारतीय रेल के उत्तर मध्य जोन का प्रमुख केन्द्र हैं यहाँ प्रारम्भ से ही विविध स्थानों में जाने वाली रेलगाडियाँ उपलब्ध होती हैं अतः यह प्रमुख जंक्शन है । यहाँ रेल के विस्तार के साथ–साथ विकास के विभिन्न सोपान भी जुड़ते चले गये हैं ,जिसके कारण यहाँ भी विकास की आधुनिक सुविधायें धीरे–धीरे उपलब्ध होती जा रही हैं । मण्डल की ख्याति के अनुसार ही यहाँ का रखरखाव, साज सज्जा, भवन निर्माण इत्यादि को आकर्षक बनाने के निरन्तर प्रयास किए जा रहे हैं। यात्रियों की सुविधाओं को ध्यान में रखकर आगामी समय में कुछ और योजनाएँ प्रस्तावित हैं एवं निर्माणाधीन हैं जिससे इस मण्डल की ख्याति तो बढ़ेगी ही साथ ही आय भी बढ़ेगी ।

(2) प्रमुख मण्डल

भारतीय रेलवे के वर्तमान में प्रमुख जोन व उनके मुख्यालय सन् 2003 के बाद :–

वर्तमान में भारतीय रेलवे के डिवीज़नों में परिवर्तन किया गया है। जिस के कारण अनेक डिवीज़नों के कार्य क्षेत्र में परिवर्तन हुआ है। सन् 2003 के पूर्व भारतीय रेलवे में सात जोन थे जिनको वर्तमान में 16 कर दिया गया है अतः 16 नये जोन व उन के मुख्यालय निम्नलिखित इस प्रकार से हैं :–

जोन	मुख्यालय
1. मध्य रेलवे	मुम्बई
2. पूर्व रेलवे	कोलकता
3. पूर्व मध्य रेलवे	हाजीपुर
4. पूर्व तटीय रेलवे	भुवनेश्वर
5. उत्तर रेलवे	नई दिल्ली
6. उत्तर मध्य रेलवे	इलाहाबाद
7. उत्तर पूर्व रेलवे	गोरखपुर
8. उत्तर सीमान्त रेलवे	गुहाटी
9. उत्तर पश्चिम रेलवे	जयपुर
10.दक्षिण रेलवे	चिन्नई
11.दक्षिण मध्य रेलवे	सिकन्दराबाद
12.दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे	विलासपुर
13.दक्षिण पश्चिम रेलवे	हुगली
14.दक्षिण पूर्व रेलवे	कोलकता
15.पश्चिम रेलवे	मुम्बई
16.पश्चिम मध्य रेलवे	जबलपुर

रेलवे संगठन

रेल मंत्रालय

रेल मन्त्री

रेल राज्य मन्त्री

उप रेल मन्त्री

अध्यक्ष रेलवे बोर्ड

1	2	3	4	5	6
सदस्य यातायात	वित्त आयुक्त	सदस्य विद्युत	सदस्य मैकेनिकल	सदस्य इंजीनियरिंग	सदस्य स्टाफ

नौ क्षेत्रीय रेलवे, मेट्रो रेलवे कोलकाता, पाँच उत्पादन इकाईयाँ निर्माण संगठन एवं अन्य दूसरे विभाग पूरे भारत में रेलों का जाल इस प्रकार बिछा है :-

गेज	रूट किमी	रनिंग ट्रेक किमी	कुल ट्रेक किमी
ब्रॉड गेज 1676 एमएम	14,971	59,070	81,121
मीटर गेज 1000एमएम	17,040	17,974	22,201
नैरोगेज 762 एमएम व 610 एमएम	3,710	3,710	4,038
कुल योग	62,725 किमी	80,754 किमी	1,07,360

विकास कार्य के साथ में किलोमीटर भी परिवर्तित होते रहेंगे ।

अतः इन्हें अन्तिम नहीं माना जा सकता है ।

भारतीय रेलों के विभिन्न जोन :-

जोन	प्रधान कार्यालय	रूट किमी
मध्य रेलवे	मुंबई	7,122
पूर्व रेलवे	कोलकता	4,228
उत्तर रेलवे	नई दिल्ली	11,007
उत्तर पूर्व रेलवे	गोरखपुर	2,078
उत्तर पूर्व सीमान्त रेलवे	मालेगाँव (गुवाहाटी)	3,816
दक्षिण रेलवे	चैन्नई (मद्रास)	7,040
दक्षिण मध्य रेलवे	सिकन्दराबाद	71,323
दक्षिण पूर्व रेलवे	कोलकता	7,273
पश्चिम रेलवे	मुंबई	10,023
मेट्रोपोलिटन	कोलकता	62,725
कुल योग		1,89,635 किमी

रेल मंत्रालय ने निश्चित किया है कि छः नये जोन एवं 9 नये मण्डल बनाये जायें, जो निम्नानुसार होंगे :-

जोन	प्रधान कार्यालय
पूर्वी तट जोन	भुवनेश्वर
पूर्व मध्य जोन	हाजीपुर
उत्तर मध्य रेलवे	इलाहाबाद
उत्तर पश्चिम जोन	जयपुर
दक्षिण पश्चिम जोन	बैंगलोर
पश्चिम मध्य जोन	जबलपुर

इसके अतिरिक्त कोंकण रेलवे फिलहाल कार्पोरेट पद्धति पर व्यवस्थित की गई है एवं पूरी तरह रेल विभाग द्वारा संचालित नहीं है। यह एक अभिनव प्रयोग है । नौ क्षेत्रीय रेलवे एवं मैट्रोपोलिटन रेलवे को मिलाकर दस महा प्रबंधक एवं उनके अधीन कार्यरत विभागाध्यक्ष के उनके अधीन कार्यरत विभिन्न अधिकारी, कर्मचारी एवं विभाग– महा प्रबंधक, अपर महा प्रबंधक, उप महा प्रबंधक, मुख्य परिचालन, मुख्य वाणिज्य प्रबंधक, मुख्य यांत्रिक इंजीनियर, मुख्य कारखाना इंजीनियर, मुख्य बिजली इंजीनियर ,मुख्य विद्युत लोको इंजीनियर, मुख्य डीजल लोको इंजीनियर, मुख्य भण्डार नियंत्रक, मुख्य कार्मिक अधिकारी, मुख्य निर्माण इंजीनियर आदि अधिकारियों के अधीन अन्य अधिकारी एवं कर्मचारी कार्यरत होते हैं । इस प्रकार रेलों की केन्द्रीय प्रणाली बिकेन्द्रित होकर पूरे देश में जाल की भाँति फैली हुई है ।

भण्डार विभाग का मुख्य अधिकारी भण्डार नियंत्रक कहलाता है। वह विभिन्न मैटेरियल मुख्य प्रबंधकों, उप भण्डार नियंत्रकों, वरिष्ठ एवं कनिष्ठ भण्डार अधिकारियों एवं कर्मचारियों के साथ प्रधान कार्यालय एवं डिपों भण्डारों के साथ भण्डार कार्य को गतिशील बनाता है ।

पाँच उत्पादक इकाईयाँ

1. लोको मोटिव वर्कशाप, चितरंजन (सी0एल0डब्लू)
2. डीजल लोकोमोटिव वर्कशाप, वाराणसी (डी0एल0डबलू)
3. इन्ट्रीगल कोच फैक्ट्री पैराम्बूर,मद्रास (चेन्नई) (आरसीएफ)
4. व्हील एण्ड ऐक्सिल प्लांट,मेलहॉका (कर्नाटक)
5. डीजल कम्पोनेंट वर्कशाप, पटियाला (डीसी0डबलू)

आठ केन्द्रीय खरीद एजेन्सियाँ (सेन्ट्रल परचेज एजेन्सीज)

1. डायरेक्टर जनरल ऑफ सप्लाई एण्ड डिस्पोजल(डीजीएस एण्ड डी)
2. कन्ट्रोलर आफ स्टेशनरी एण्ड प्रिटिंग स्टोर्स कोयलाघाट, कोलकता (वर्तमान में यह कार्यरत नहीं है)
3. गवर्मेन्ट मेडिकल स्टोर्स, नईदिल्ली ।
4. नेशनल इन्स्ट्रूमेन्ट्स, कोलकता ।
5. ज्वाईन्ट प्लानिग कमेटी (जे0पी0सी0) कलकत्ता एवं दिल्ली (यह डी0जी एस0 एण्ड डी0 की मेजर विंग है)
6. चीफ कन्वेटर, फॉरेस्ट, शिमला, नई दिल्ली (डी0जी0एस0डी0 की ही मेजर विंग है) टिम्बर खरीद कार्य करती है ।
7. रेलवे बोर्ड
8. जोनल रेलवे पर भण्डार विभाग का भण्डार सीधी खरीद का कार्य करता है ।

रेलवे बोर्ड में भण्डार विभाग की संरचना

प्रशासनिक निदेशक भण्डार	प्रशासनिक निदेशक मानकी करण	प्रशासनिक निदेशक बैगन्स	प्रशासनिक निदेशक अनुबन्ध	प्रशासनिक निदेशक खरीद	रेलवे सम्पर्क भण्डार	प्रशासनिक रोलिंग स्टाक एवं आयरन स्टील

प्रशासनिक निदेशक मानकीकरण

सामान्य निदेशक
सह निदेशक
उप निदेशक
अनुभाग अधिकारी

जोनल रेलवे संरचना

महा प्रबंधक

अपर महा प्रबंधक

उप महा प्रबंधक

उप महा प्रबंधक

1. मुख्य वित्त सलाहकार एवं लेखाधिकारी
2. मुख्य परिचालन प्रबंधक
3. मुख्य वाणिज्य प्रबंधक
4. मुख्य कार्मिक अधिकारी
5. मुख्य विद्युत इंजीनियर
6. मुख्य यांत्रिक इंजीनियर कारखाना
7. मुख्य इंजीनियर
8. मुख्य संकेत एवं दूरसंचार इंजीनियर
9. वरिष्ठ उप महा प्रबंधक,
10. मुख्य सुरक्षा आयुक्त
11. भण्डार नियंत्रक

प्रधान कार्यालय स्तर

1. भण्डार नियंत्रक
2. मुख्य सामग्री प्रबंधक
3. एक निजी सचिव एवं एक निजी सहायक भण्डार नियंत्रक
4. उप भण्डार नियंत्रक
5. वरिष्ठ भण्डार अधिकारी
6. सहायक भण्डार अधिकारी
7. प्रधान कार्यालय (खरीद संरचना)

पश्चिमी रेलवे पर — संख्या

क्र.	पद	संख्या
1.	भण्डार नियंत्रक.	01
2.	मुख्य सामग्री प्रबंधक	03
3.	उप भण्डार नियंत्रक	09
4.	वरिष्ठ भण्डार अधिकारी	09
5.	सहायक भण्डार नियंत्रक	10

<u>जिला स्तर</u>

1. उप भण्डार नियंत्रक
2. जिला भण्डार नियत्रंक
3. सहायक भण्डार नियत्रंक

इनके अधीन 24 खरीद अनुभाग, इनवैन्टरी कन्ट्रोल सैल, रजिस्ट्रेशन अनुभाग, टैण्डर ओपनिंग विभाग, कम्प्यूटर अनुभाग, सामान्य प्रशासन अनुभाग एवं भण्डार नीति अनुभाग कार्यरत होते है ।

<u>फील्ड में कार्यरत डिपो</u> :–

1	महा लक्ष्मी डिपो	जिला भण्डार नियंत्रक उप भण्डार नियंत्रक परेल की देखरेख में कार्यरत
2	महा लक्ष्मी (ई0एम0ई0 डिपो)	सहायक भण्डार नियंत्रक
3	ट्रेक्शन डिपो मुम्बई सेन्ट्रल	सहायक भण्डार नियंत्रक
4	परेल कैरिज डिपो	उप मुख्य भण्डार नियंत्रक तथा उनके अधीन कार्यरत सहायक भण्डार नियंत्रक
5	बॉंद्रा डीजल डिपो	डिपो भण्डारी प्रथम के अधीन कार्यरत
6	इलेक्ट्रिक लोको डिपो बडोदरा यार्ड	सहायक भण्डार नियंत्रक
7	प्रतापनगर कैरिज बैगन डिपो	सहायक भण्डार नियंत्रक
8	साबरमती डिपो	उप भण्डार नियंत्रक एवं उनके अधीन कार्यरत तीन

		सहायक भण्डार नियंत्रक
9	साबरमती डीजल डिपो	सहायक भण्डार नियंत्रक
10	साबरमती इलेक्ट्रिकल डिपो	सहायक भण्डार नियंत्रक
11	वलसाड डिपो	सहायक भण्डार नियंत्रक
12	डीजल डिपो रतलाम	जिला भण्डार नियंत्रक के अधीन उप भण्डार नियंत्रक कोटा
13	डीजल डिपो आबूरोड	सहायक भण्डार नियंत्रक
14	दोहाद डिपो	उप भण्डार नियंत्रक के अधीन जिला भण्डार नियंक एवं सहायक भण्डार नियंत्रक
15	गाँधी धाम डीज डिपो	डिपों भण्डारी प्रथम के अधीन कार्यरत नियंत्रक अधिकारी सहायक भण्डार नियंत्रक डीजल आबूरोड
16	बैगन कारखाना कोटा	उप भण्डार नियंत्रक एवं उनके अधीन कार्यरत सहायक भण्डार नियंत्रक
17	कैरेज ,लोको, डीजल,सामान्य भण्डार, स्क्रैप यार्ड, इलैक्ट्रिक डिपो,प्रोडक्शन डिपो,अजमेर	उप भण्डार नियंत्रक एवं उनके अधीन कार्यरत जिला भण्डार नियंत्रक एव चार सहायक भण्डार नियंत्रक
18	महालक्ष्मी टिकट एवं प्रिटिंग प्रेस	भण्डार नियंत्रक के अधीन कार्यरत उप मुख्य मुद्रण एवं लेखन सामग्री प्रबंधक एवं उनके अधीन कार्यरत सहायक मुद्रण एवं लेखन सामग्री प्रबंधक

19	रेलवे टिकिट एवं प्रिटिंग प्रेस ,अजमेर	उप भण्डार नियंत्रक अजमेर के अधीन कार्यरत सहायक मुद्रण एवं लेखन सामग्री प्रबंधक

इसके अतिरिक्त आठ डिवीजनों पर कार्यरत आठ मण्डल भण्डार डिपो मुख्य नियंत्रक,भण्डार नियंत्रक, मुम्बई एवं तत्कालीन नियंत्रक, मण्डलों के मण्डल रेल प्रबंधक। अजमेर, जयपुर, कोटा, बड़ोदरा, राजकोट, मुम्बई, भावनगर, पटना एवं रतलाम मण्डलों पर मण्डल भण्डार नियंत्रकों के अधीन कार्यरत आठ मण्डल भण्डार डिपो । भण्डार विभाग का यह जाल पूरे पश्चिम रेलवे पर फैला है तथा प्रत्येक मण्डल पर स्थित कारखानों एवं लाइन पर स्थित शैडों इकाईयों पर भण्डार आपूर्ति का दायित्व संभालता है ।

1956 में रेलवे में भी भ्रष्टाचार उन्मूलन के लिये सतर्कता विभाग का गठन किया गया ।

रेलों पर सतर्कता विभाग का गठन

वरिष्ठ उप महा प्रबंधक विजिलेंस/चीफ सुरक्षा आयुक्त

वरिष्ठता सतर्कता अधिकारी   सतर्कता अधिकारी

सतर्कता अधिकारी यातायात

सतर्कता अधिकारी इंजीनियरिंग

सतर्कता अधिकारी लेखा विभाग

सतर्कता अधिकारी भण्डार

चीफ विजिलेंस इंस्पैक्टर्स

विजीलेंस इंस्पैक्टर्स

1964 में सनातन कमेटी की भारत सरकार ने नियुक्ति की जिसको पूरे भारत में सरकारी विभागों में व्याप्त भ्रष्टाचार के अध्ययन एवं उनके उन्मूलन के उपायों पर रिपोर्ट प्रस्तुत करने हेतु गठित की गई । वर्ष 1965 में सतर्कता अधिकारी भण्डार विभाग का पद सृजित हुआ। वर्ष 1970 में शासन सुधार समिति ने सतर्कता संगठन के विस्तार के लिये रिपोर्ट प्रस्तुत की ।

क्षेत्रीय रेलों पर वरिष्ठ उप महा प्रबंधक, सतर्कता विभाग के निदेशक एवं अध्यक्ष है । वे केन्द्र में मुख्य सतर्कता आयुक्त के प्रति उत्तरदायी है उनके अधीन 92 अधिकारियों के साथ–साथ 270 सतर्कता निरीक्षक कार्यरत है।

सतर्कता विभाग के मुख्य तीन कार्य है :–

1. शैक्षणिक
2. अनियमितताओं की रोकथाम
3. शिकायतों की छानबीन

शैक्षणिक कार्य में प्रत्येक विभाग की शिकायतों को दूर करने के लिये क्या करना चाहिये और क्या नही करना चाहिये, यानि किस–किस कार्य को करने से बचना चाहिये । अनियमितताओं की रोकथाम के लिये समय–समय पर चैकिंग एवं नोट की गई अनियिमतताओं पर प्रकाश डालते हुये विभिन्न माध्यमों से उसका प्रचार और उनको न दोहराने के लिये चेतावनी सम्मिलित है । साथ ही भ्रष्ट कर्मचारी को कार्य विशेष के स्थान से हटवाने की सम्बंधित विभाग से सिफारिश, जिससे अनियमितताओं की पुनरावृत्ति को रोका जा सके ।

(3) कुछ विशिष्ट तथ्य

1. 1936 में यात्री डिब्बों में वातानुकूल की शुरूआत।
2. 1937 वर्मा अलग हुआ और वर्मा रेल ने भारत से अपना नाता तोड़ा। परिवहन और संचार मंत्री का पद सृजित, रेलवे बोर्ड को मंत्रालय के अधीन किया गया।
3. 1941 दार्जिलिंग हिमालयन रेल के लिए पहला डीजल इंजन (2) बना।
4. 1947 भारत स्वतंत्र हुआ, देश के विभाजन के साथ भारतीय रेलवे दो भाग में बँटा, भारत और पाकिस्तान।
5. 1950 रेलवे की केन्द्रीय सलाहकार समिति ने भारतीय रेल को छः परिक्षेत्रों में वर्गीकरण के प्रस्ताव की स्वीकृति दी।
6. 1951 दक्षिण पश्चिम और मध्य रेल का गठन।
7. 1952 पूर्व, उत्तर और पूर्वोत्तर रेल का गठन, बडौदा में रेलवे स्टाफ कॉलेज का उद्घाटन।
8. 1953 भारतीय रेल का शताब्दी समारोह।
9. 1955 दक्षिण पूर्व रेल का गठन, सवारी डिब्बा कारखाना पैरम्बूर में स्थापित।
10. 1956 रेल परिक्षेत्रों को बेहतर प्रशासन के लिए विभिन्न क्षेत्रीय रेल में बाँटने की योजना, हाबड़ा–दिल्ली और दिल्ली–मुम्बई के बीच पूर्ण वातानुकूलित गाडियाँ शुरू।
11. 1957 अनुसंधान अभिकल्प और मानक संगठन (आर0डी0एस0ओ0) बना, रेल सुरक्षा बल का संगठन।
12. 1958 पूर्वोत्तर सीमा रेलवे का गठन।

13. 1961 डीजल रेल इंजन कारखाना (डी0एल0डब्ल्यू) वाराणसी में लगा।

14. 1966 दक्षिण–मध्य रेलवे का गठन, मुम्बई और अहमदाबाद के बीच पहली कंटेनर सेवा शुरू।

15. नई दिल्ली–हाबड़ा के बीच राजधानी एक्सप्रेस चली।

16. 1973 चितरंजन रेल इंजन कारखाना ने भाप इंजन बनाना बन्द किया।

17. 1974 रेल इंडिया टैक्नीकल और इक्नोमिक सेवा (आर0आई0टी0एस0) का गठन।

18. भारतीय रेल निर्माण निगम (आई0आर0सी0ओ0एम0) की स्थापना।

19. 1977 शिक्षा, मनोरंजन और विरासत पर्यटन के संरक्षण और उन्नयन के राष्ट्रीय रेल संग्रहालय जनता के लिए खुला।

20. 1979 रेल विद्युतीकरण के लिए केन्द्रीय संगठन (सीओआरई) बना।

21. 1984 कोलकाता में पहली मेट्रो रेल सेवा शुरू, पहिया और धुरी कारखाना, बैंगलूर में उत्पादन शुरू।

22. 1985 कम्प्यूटरीकृत यात्री आरक्षण सेवा का शुभारम्भ।

23. 1987 रेल डिब्बा कारखाना (आर0सी0एफ0) कपूरथला में लगा।

24. 1988 पहली शताब्दी गाडी नई दिल्ली–झाँसी के लिए चली, भारतीय धारक निगम (सीओएनसीओआर) की स्थापना।

25. 1991 चैन्नई (एमआरटीएस) का उद्घाटन।

26. 1998 फैयरी क्वीन को विश्व का सबसे पुराना भाप इंजन होने का ग्नीज प्रमाण पत्र मिला, कोंकण रेल निगम ने (मुम्बई के निकट)

रोहा और (मंगलौर के निकट) थौकूर के बीच रेल लाइन उद्घाटित किया।

27. 1999 यूनेस्को ने दार्जिलिंग हिमालय यंत्र रेलवे को विश्व विरासत स्थल घोषित किया, नीलगिरी पहाडी रेलवे ने शताब्दी मनाया, दिल्ली के मुख्य स्टेशन को दुनिया की सबसे बडी रूट–रिले इण्टरलाकिंग प्रणाली से युक्त होने के लिए, गिनीज का प्रमाण पत्र मिला।

28. 2002 भारतीय रेल का 150 वाँ वर्ष, जन शताब्दी गाडियों का चलन।

तत्काल सेवा के टिकिटों में 25 फीसदी रिफंड :–

रेलवे बोर्ड ने यात्रियों की सुविधा के लिए तत्काल टिकिट सेवा के नियमों में फेर बदल किया है। अब तत्काल सेवा का टिकिट निरस्त कराने पर यात्री को मूल टिकिट की राशि का 25 प्रतिशत वापस मिल जायेगी, लेकिन इसके लिए यात्री को अपना टिकिट ट्रेन छूटने के 24 घण्टे पूर्व निरस्त कराना होगा। यह व्यवस्था तत्काल प्रभाव से लागू कर दी गई है।

उत्तर मध्य रेलवे के जन सम्पर्क अधिकारी श्री राकेश श्रीवास्तव के मुताबिक अब 24 घण्टे पूर्व तत्काल टिकिट निरस्त कराने पर यात्रियों को मूल राशि का 25 फीसदी वापस कर दिया जायेगा जबकि तत्काल सेवा चार्ज सहित 75 फीसदी धनराशि काट ली जायेगी। 24 घण्टे के अन्दर टिकिट निरस्त कराने पर धनराशि वापस नहीं होगी। उल्लेखनीय है कि तत्काल सेवा के तहत टिकिट लेने पर अभी तक रिफण्ड की सुविधा नहीं थी।

अब स्टेट बैंक के एटीएम कार्ड द्वारा प्राप्त किये जा सकते हैं रेलवे टिकट:–

रेलवे स्टेशनों पर टिकिट के लिए लंबी कतार में लगने की जरूरत नहीं होगी, आप स्टेट बैंक के एटीएम से रेलवे टिकिट और पैसे दोनों ही निकाल सकेंगे। अगले पन्द्रह महीने में बैंक 600 से अधिक स्टेशनों पर एटीएम मशीन लगायेगा।

रेलवे बोर्ड सूत्रों के मुताबिक टिकिट खिडकियों से भीड़ कम करने के लिए काफी समय से प्रयास किये जा रहे थे। खासकर जनरल टिकिट के लिए भीड़ को कम करना प्राथमिकता में शामिल किया गया है। इसके लिए स्टेट बैंक ऑफ इण्डिया से बात हो गई है। नई दिल्ली, पुरानी दिल्ली और निजामुद्दीन समेत देश भर में चुनिंदा स्टेशनों पर एटीएम मशीनें लगाई जाएंगी। इस बावत बैंक के प्रतिनिधियों और रेलवे के बीच शुक्रवार को एक करार पर हस्ताक्षर किये गये।

अब ग्रुप ''बी'' के अधिकारी दस वर्ष में ही होंगे प्रोन्नत :–

रेलवे के ''बी'' कैटेगरी के अधिकारियों के लिए खुशखबरी अब उन्हें प्रोन्नत होने के लिए 16–17 वर्षों का इन्तजार नहीं करना होगा। रेलवे ने जो नई नीति बनाई है उसके अनुसार अब उन्हें दस वर्षों के भीतर ही प्रोन्नति मिल जाया करेगी। इस अहम निर्णय की जानकारी पिछले दिनों इलाहाबाद में हुई अधिकारियों की एक बैठक में रेलवे बोर्ड के सदस्य (कार्मिक) श्री राधेश्याम वार्ष्णेय ने दी। श्री वार्ष्णेय के अनुसार रेलवे बोर्ड ने ''बी'' ग्रुप के अधिकारियों को दस वर्ष के अन्तर्गत ग्रुप ''ए'' में प्रोन्नत करने का निर्णय लिया है। पहले इस श्रेणी

के अधिकारियों को यह प्रोन्नति 14 से 16 वर्षों में मिल पाती थी। उन्होंने कहा कि ग्रुप "सी" से ग्रुप "बी" में 60 प्रतिशत पदोन्नति का कोटा है लेकिन क्षेत्रीय रेलवे इसे पूरा नहीं कर पा रही है। आगामी वर्षों में पदोन्नति के 20–25 हजार पदों के घटने की जानकारी देते हुए उन्होंने कहा कि रेलवे में तीन फीसदी विकलांग कोटा और लगभग चार सौ खिलाडियों की भर्ती का कोटा है। क्षेत्रीय रेलवे को इसकी भर्ती पूरी करनी चाहिये। दस प्रतिशत पदों को कम करने सम्बन्ध में उन्होंने कहा कि नई–नई गाडियों के संचालन और ट्रेनों के विस्तार को देखते हुए इन पदों को कम कर पाना सम्भव नहीं होगा।

झाँसी समेत महत्वपूर्ण स्टेशनों की सफाई भी देखेंगे जीएम व डीआरएम :–

महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशनों की सफाई की व्यवस्था अब मण्डल रेल प्रबन्धक, महा प्रबन्धक, जोनल मुख्यालयों में तैनात विभागाध्यक्ष स्तर के अधिकारी देखेंगे। रेलवे बोर्ड द्वारा इस आशय से निर्देश जोनल व मण्डल स्तर के मुख्यालयों को दिये गये हैं। रेल मंत्री जी स्टेशनों, रेल परिसर व ट्रक की सफाई को लेकर बेहद गंभीर हैं। उन्होंने रेलवे के उच्चाधिकारियों को नियमित रूप से ध्यान देने के निर्देश जारी करते हुए "ए" और "बी" श्रेणी के स्टेशनों को सफाई व्यवस्था देखने की जिम्मेदारी विभागीय प्रमुखों, मण्डल रेल प्रबन्धकों व महा प्रबन्धकों पर डाल दी गई। रेलवे बोर्ड की ओर से जारी निर्देश में डीआरएम और विभागीय प्रमुखों से अपेक्षा की गई है कि वे अपने जोन एवं मण्डल में आने वाले सभी "ए" और "बी" श्रेणी के स्टेशनों की सफाई पर निगाह रखें। महा प्रबन्धकों से कहा गया है कि वे कड़े कदम उठाने से परहेज

न करें। बोर्ड ने सभी महाप्रबन्धकों से सफाई के सम्बन्ध में लगातार फीडबैक देने को कहा है। किसी भी सूरत में स्टेशन परिसर और ट्रैक चकाचक दिखने चाहिये। उल्लेखनीय है कि उत्तर मध्य रेलवे के तीनों मण्डलों को मिलाकर "ए" श्रेणी के कुल 14 स्टेशन हैं, जिसमें इलाहाबाद मण्डल के अलीगढ़, कानपुर, इटावा, मिर्जापुर, टुण्डला स्टेशन झाँसी मण्डल के बाँदा, ग्वालियर, झाँसी, मुरैना तथा आगरा मण्डल के आगरा फोर्ट, आगरा, मथुरा व राजा की मण्डी हैं। "बी" श्रेणी के सात स्टेशनों में फतेहपुर, नैनी, फिरोजाबाद, चित्रकूट, ललितपुर तथा उरई आदि हैं। आशा की जाती है कि डीआरएम और जीएम जैसे अधिकारियों के हस्तक्षेप के बाद स्टेशनों पर सफाई बेहतर होगी।

सहूलियत :–

ट्रेनों में यात्रियों को अब और मिलेगी जगह

उ0म0रे0 की 43 ट्रेनें हो जावेंगी 23 से 24 कोच तक की –

ट्रेनों में बैठने के लिए यात्रियों को अब मारामारी नहीं करनी पड़ेगी। उत्तर मध्य रेलवे अपने क्षेत्र से गुजरने वाली तकरीबन साढ़े तीन दर्जन ट्रेनों में अतिरिक्त कोच जोड़कर यात्रियों को माँग के अनुरूप वर्थ सुलभ कराने की तैयारी कर रहा है। चालू वित्तीय वर्ष में इस कार्य को यथाशीघ्र अमली जामा पहना दिया जावेगा। रेल यात्रियों की संख्या में लगातार वृद्धि से ट्रेनों में जगह कम पडती जा रही है। खास मौसम और मौकों पर तो ट्रेनों में जगह मिल पाना मुश्किल हो जाता है । महत्वपूर्ण ट्रेनों में तो एक अदद बर्थ के लिये मारामारी की नौबत रहती है गर्मियों में तो मुम्बई और दिल्ली की ओर जाने वाली

तमाम ट्रेनें तो भीड़ का पर्याय हो जाती है ऐसे में यात्रियों को सुविधाजनक रेल यात्रा मुहैया कराने के लिये उ.म.रे. ने अपने क्षेत्र से गुजरने वाली साढ़े तीन दर्जन ट्रेनों को 23 से 24 कोच करने का फैसला लिया है । तेईस से चौबीस कोच की होने जा रही इन ट्रेनों में 28 इलाहाबाद मण्डल से, 25 झाँसी मण्डल से तथा 17 ट्रेनें आगरा मण्डल से होकर गुजरती है । उल्लेखनीय है कि इन मण्डलों से गुजरने वाली ज्यादातर ट्रेनें अभी तक 22 कोच के साथ ही चल रही हैं जिनमें एक से दो कोच बढ़ जायेंगे । झाँसी मण्डल के स्टेशनों से गुजरने वाली 28 ट्रेनों में 1051/16 कुशीनगर एक्सप्रेस, 2107/08 लोकमान्य तिलक टर्मिनल, लखनऊ दादर गोरखपुर एक्सप्रेस, 1055/256 गोदान एक्सप्रेस, 1059/60 छपरा लोकमान्य तिलक टर्मिनल, 1059/70 तुलसी एक्सप्रेस , 3201/02 राजेन्द्र नगर से लोकमान्य टर्मिनल, 5521/22 राप्ती सागर एक्सप्रेस शामिल हैं, जिनमें 23 से 24 कोच लगाये जाने हैं। इनमें कोच बढ जाने से यात्रियों को भारी सहूलियत होगी।

गर्मी के लिए दर्जन भर ट्रेनों में अतिरिक्त कोच उत्तर मध्य रेलवे की ओर से भीड़भाड़ वाली दर्जन भर चुनिंदा ट्रेनों में ग्रीष्म काल के अस्थाई तौर पर अतिरिक्त कोचों की व्यवस्था की जा रही है। गर्मियों में मुम्बई और दिल्ली की ओर जाने वाले यात्रियों की संख्या में अचानक इजाफा हो गया है। ट्रेनों में वर्थ के लिए मारामारी की नौबत है। यात्रियों की ओर से वर्थ की लगातार बढ़ती माँग को देखते हुए रेलवे प्रशासन ने दर्जन भर चुनिंदा ट्रेनों में अतिरिक्त कोच जोड़कर

चलाने का निर्णय लिया है। कुछ ट्रेनों में अभी से कोच बढ़ा दिए गए हैं जबकि कई में शीघ्र जोड़ दिये जाएंगे।

प्लेटफार्म बेहतर बनेंगे, सरकुलेटिंग एरिया में सुधार होगा। (रेलवे में एच एण्ड फील योजना में शामिल किये मण्डल के छह स्टेशन नौ करोड़ की योजना पर साल के अन्त तक काम पूरा होने का अनुमान)

प्लेटफार्म को कुछ अलग हटकर दिखाने व पानी सुविधा में बढ़ोत्तरी के लिए रेलवे ने एच एण्ड फील योजना के तहत झाँसी के छह स्टेशनों को चुना है। नौ करोड़ रूपये की इस योजना पर साल के अन्त तक काम पूरा होने का अनुमान है। योजना में शामिल किये गये स्टेशनों का कायाकल्प करने के साथ सरकुलेटिंग एरिये में भी व्यापक बदलाव किया जाएगा। रेलवे ने यात्रियों को बेहतर सुविधायें देने के साथ ही प्लेटफार्म की दशा सुधारने का वीड़ा उठाया है। रेलवे की एच एण्ड फील योजना में झाँसी, ग्वालियर, मुरैना, धौलपुर, उरई व चित्रकूट को शामिल किया गया है।

इस योजना के तहत प्लेटफार्मों पर बिजली, पानी, बैठने की व्यवस्था के अलावा सफाई व्यवस्था पर विशेष ध्यान दिया जाएगा। सभी स्टेशनों के प्लेटफार्मों पर टाइल्स लगाये जाएंगे ताकि ट्रेन से उतरने के बाद यात्रियों को कुछ अलग हटकर महसूस हो। इसके अलावा शौचालय भी विशेष रूप से सँवारा जाएगा।

रेलवे का मानना है कि शौचालय के अपग्रेड दिखने पर यात्री खुद को सहस महसूस करता है। प्लेटफार्मों पर दिखने वाली गंदगी को हटाने के लिए सफाई यंत्रों का प्रयोग किया जाएगा। टच एण्ड फील योजना में स्टेशन को बाहर से बेहतरीन दिखाने के लिए

सरकुलेटिंग एरिया में व्यापक बदलाव किया जाएगा। सरकुलेटिंग एरिया में शौचालय, पार्किंग स्टेण्ड, लाइटिंग का इंतजाम किया जाएगा।

(4) डिवीज़नों का अधिकार क्षेत्र

आठ नये रेल डिवीजनों का अधिकार क्षेत्र तय झाँसी सर्वाधिक प्रभावित

आगरा–पलवल व पलवल–तुगलकाबाद रूट नवगठित, आगरा डिवीज़न में शामिल, जबलपुर डिवीज़न का मानिकपुर नैनी खण्ड अब झाँसी डिवीज़न का हिस्सा 1573 रूट किमी का रह गया। रेल मंत्रालय ने आठ नवगठित रेल डिवीज़नों का भौगोलिक अधिकार क्षेत्र तय करने के साथ ही पहले के 23 डिवीज़नों के अधिकार क्षेत्र में भी बदलाव किया गया है। इस प्रक्रिया में सबसे ज्यादा परिवर्तन झाँसी, हुबली और गुटकल डिवीज़नों में हुआ है। नवगठित डिवीज़नों में नाँदेड, आगर, गुंटूर, रामपुर, राँची, पुणे, रंगिया तथा अहमदाबाद आदि हैं। इनका अधिकार क्षेत्र तय करते समय पूर्ववर्ती 23 डिवीज़नों के कार्यक्षेत्रों में भी बदलाव करना पडा है। झाँसी डिवीज़न के तहत 133 किमी के लम्बे आगरा–पलवल तथा 40 किमी लम्बे पलवल–तुगलकाबाद रूट को नवगठित आगरा डिवीज़न में शामिल कर दिया गया है जबकि जबलपुर डिवीज़न का 91 किलोमीटर लम्बे मानिकपुर नैनी खण्ड अब झाँसी डिवीज़न का हिस्सा बन गया है। इस तरह झाँसी डिवीज़न का कुल रूट 1461 किमी का रह गया है। पहले यह 1573 रूट किलोमीटर था। जहाँ तक गुटकल डिवीज़न का सवाल है। पुनगर्ठन के परिणाम स्वरूप इसके दायरे में आने वाले मार्गों की लम्बाई भी कम हुई है। जहाँ पहले यह 1573 किमी थी वहीं अब 1397 किमी लम्बी रह गई है।

गुटकल डिवीज़न के तहत आने वाले 137 किमी लम्बे डाकोडा नांडमाल सेक्शन को गुंटूर डिवीज़न में शामिल कर दिया गया है

जबकि 65 किमी लम्बे होस्पेत–बैल्लरी सेक्शन एवं 23 किमी लम्बे तोरा नागटलू रंजीतपुरा सेक्शन को हुबली डिवीज़न का हिस्सा बनाया गया है। इसके अलावा 49 किमी लम्बा गुटकल–बल्लरी खण्ड भी हुबली डिवीज़न का भाग बना दिया गया है। नवगठित दक्षिणी पश्चिमी जोन के तहत हुबली डिवीज़न का अधिकार क्षेत्र भी नये सिरे से निर्धारित किया गया है।

पहले इस डिवीज़न के अन्तर्गत 1365 रूट किमी लम्बे रेलमार्ग आते थे परन्तु अब यह लम्बाई घटकर 1076 रूट किमी रह गई है। अब तक हुबली इसी तरह 49 रूट किमी लम्बाई वाला गुटकल बेल्लरी मीटर गेज सेक्शन को गुटकल डिवीज़न का हिस्सा बनाया गया है। 65 किमी लम्बा होस्पेट–बल्लरी सेक्शन तथा 23 किमी लम्बा तोरा नागल्लू रंजीतपुरा सेक्शन अब हुबली डिवीज़न का हिस्सा बन गया है। जबलपुर, मुम्बई, सोलापुर, इलाहाबाद, कोटा, दिल्ली, इज्जतनगर, विजयबाडा, सिकन्दरावाद, हैदराबाद, विलासपुर, जयपुर, चक्रधरपुर, आंध्र, अलीपुर द्वार, बडौदरा, राजकोट, अजमेर, रतलाम तथा बीकानेर डिवीज़नों के भौगोलिक दायरे को भी परिवर्तित किया गया है।

इन परिवर्तनों के सिलसिले में नई अधिसूचना जारी की गई है और 04 जुलाई, 2002 अधिसूचना में संशोधन किया गया है। 04 जुलाई, 2002 की अधिसूचना के जरिये रेल मंत्रालय ने 07 नये रेलवे जोन बनाने का एलान किया था। इन सात नये रेलवे जोन में से दो जोन मध्य पूर्वी रेलवे (हाजीपुर) तथा पश्चिमोत्तर रेलवे जयपुर ने गत 01 अक्टूबर से काम शुरू कर दिया है जबकि शेष 05 जोन में 01 अप्रैल, 2003 से काम शुरू किया गया।

रेलमंत्री जी ने पूछा कि चीन की रेलवे भारतीय रेलवे से अग्रणी कैसे है :–

रेलमंत्री भवन में 16 महाप्रबन्धकों से रूबरू हुये तो उनका ध्यान क्षेत्रीय सोलह शीर्षों में रेलवे की उन खामियों की ओर हुआ जिनकी वजह से भारतीय रेलवे चीन रेलवे के मुकाबले पिछड़ गई है और मुनाफे के बावजूद यात्रियों को आला दर्जे की सुविधायें नहीं दे पा रही है। लम्बे अर्से के बाद सुस्त और भ्रष्ट अफसर रेलमंत्री जी के निशाने पर होंगे। रेलमंत्री जी ने महाप्रबन्धकों को सभी विषयों से सम्बन्धित फाइलें तैयार कर लाने को कहा है। वित्तीय मोर्चे पर रेलमंत्री जी जोन वार कमाई और बचत का हिसाब महाप्रबन्धकों से माँगे गे जबकि सुरक्षा के मोर्चे पर देखेंगे कि कहाँ कितनी दुर्घटनायें हुई हैं और क्यों? वह पूँछेगे कि ड्राइवर, गैंगमैनों से अब भी 10 घण्टे से ज्यादा ड्यूटी क्यों ली जा रही है। क्रॉसिंगों पर गेटमेन तैनात करने का काम सुस्त क्यों है ? रेलमंत्री जी देखेंगे कि किन महा प्रबन्धकों के इलाके में रेल रोड ओवर ब्रिजों का काम ढीला चल रहा है ? किस अफसर ने अपने इलाके में मालगाडियों की गति और ढुलाई बढ़ाने के लिए गम्भीर प्रयास किये हैं और किसने नहीं? क्या माल तौलने के लिए नियमानुसार केब्रिज लगाये गये हैं यदि हाँ तो वे काम कर रहे हैं या यूँ ही बेकार पड़े है ? इंजनों की उपलब्धता की स्थिति क्या है ? रेलमंत्री जी यह भी पूँछने वाले हैं कि फ्रेट कॉरीडोर से सम्बन्धित फीडर रूटों पर एडवांस काम शुरू करने में देरी क्यों हो रही है ? यानी ट्रेनों के मामले में समय पालन की तालिका जाँची जाएगी यह भी देखा जाएगा कि 190 ट्रेनों में कम से कम 23 व 24 कोच लगाने के

आदेश का पालन हो रहा है या नहीं ? इसी तरह जीरो बेस्ट टाइम टेबिल लागू करने में कोताही क्यों हो रही है ? ट्रेनों की गति बढ़ाने के लिए फालतू प्रतिबंध हटाने में कितने महाप्रबन्धकों ने रूचि दिखाई है ? कितनों ने ट्रेनों के फालतू स्टोपेज बन्द किये हैं ? पैसेन्जर प्रोफाइल मैनेजमेंट की दिशा में कितना काम हुआ है ? निचले दर्जे से ऊँचे दर्जे में अपग्रेडेशन स्कीम ई–टिकटिंग स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं के मोर्चे पर कौन अब्बल है और कौन फिसड्डी , यह भी रेलमंत्री जी तय करेंगे। किस जोन में पटरियाँ, डिब्बे और बैगनों की हालत कैसी है ? रेल संरक्षा कोष और विशेष रेल संरक्षा कोच से कितनी लाइनों, पुलों का नवीनीकरण हुआ है और कहाँ काम की रफ्तार सुस्त है ? वर्ष 2006–07 की परियोजनाओं को पूरा करने की दिशा में क्या प्रगति हुई है ? पटरियों पर दरार चैक करने वाली मशीनों की खरीद और उन्हें काम पर लगाने में सुस्ती का कारण क्या है ? जब पैसे की कमी नहीं है तो फिर चलती ट्रेनों की धुलाई करने वाली ऑटोमैटिक प्रणाली अब तक बहुत कम स्टेशनों पर क्यों लग पाई है। स्टेशनों पर टिकिट बेचने के लिए एटीएम लगाने की दिशा में कितना काम हुआ है ? रेलमंत्री जी यह भी देखने के मूड में हैं कि कितने जोनों में इलैक्टॉनिक तरीके से सामान की खरीद हो रही है और कितने अब भी पुराने ढ़र्रे पर चल रहे हैं ?

(5) झाँसी डिवीजन

झाँसी मण्डल बुन्देलखण्ड का हृदय स्थल है ही, इसके साथ ही साथ बुन्देलखण्ड भारत का भी हृदय स्थल है। जब पहली रेल चली तब यहाँ अँग्रेजों का शासन था। देशी राज्य भी अपना अलग अस्तित्व रखते थे, जिनमें झाँसी भी था और 1857 में रानी लक्ष्मीबाई ने अँग्रेजों के विरूद्ध स्वतंत्रता बिगुल बजाया और "मैं अपनी झाँसी नहीं दूँगी" नारा लगाते हुए युद्ध के मैदान में कूँद पड़ी और वीरगति को भी प्राप्त हुईं। एक और विकास को गति देने के लिए तत्कालीन आविष्कृत नवीन परिवहन प्रणाली की उपलब्धि और दूसरी ओर स्वतंत्रता की छटपटाहट इतिहास के पन्ने पलटने पर विवश करती है क्योंकि झाँसी इसका मुख्य केन्द्र था।

झाँसी मण्डल में रेलवे लाइन बिछाने का कार्य आईएमआर द्वारा सन् 1878 से 1899 तक किया गया जिसमें भोपाल–झाँसी, झाँसी–चौराह, चौराह–जुही, झाँसी–धौलपुर, धौलपुर–आगरा, झाँसी–मऊरानीपुर, मऊरानीपुर–बाँदा, बाँदा–मानिकपुर, मथुरा–दिल्ली, लाइनें शामिल हैं। 1899 में महाराज ग्वालियर द्वारा नैरोगेज लाइने बिछवायी गई साथ ही साथ धौलपुर राज्य द्वारा भी नैरोगेज लाइनें बिछाई गई। ग्वालियर से आगरा तक का निर्माण महाराज ग्वालियर द्वारा कराया गया जिसे सिंधिया स्टेट रेलवे से आई0एम0आर0 द्वारा अपने में समाविष्ट किया गया। रेल लाइन बिछाने और रेल चलाने के लिए अधिकारियों/कर्मचारियों के पदों का सृजन प्रारम्भ से ही होता रहा है और अधिकारियों को परिचालन वाणिज्य, यांत्रिक व इंजीनियरी विभाग के कार्य स्वतंत्र रूप से सौंपे जाते थे। झाँसी में भी 1922 में डी0टी0एस0 का पद बनाया गया, परन्तु उस समय तक झाँसी को मण्डल का

स्वरूप प्राप्त नहीं हो सका था। सन् 1951 में भारतीय रेलों के जोन बनने शुरू हुए और कार्य क्षेत्रों का बँटवारा हुआ। जब झाँसी मण्डल बना तब उसका कार्य क्षेत्र इटारसी से तुगलकाबाद तक था । 1956 में झाँसी में मण्डल अधीक्षक का पद सृजित हुआ और झाँसी मण्डल विधिवत रूप से एक मण्डल के रूप में कार्य करने लगा। मण्डल पर सफल रेल संचालन के लिए कनिष्ठ प्रशासनिक ग्रेड के अधिकारी के अधीन आज इंजीनियरी, सिगनल एवं दूरसंचार कार्मिक लेखा, वाणिज्य, यांत्रिक विद्युत (कवि, कपरिसा, कचस्ता) परिचालन, संरक्षा, सुरक्षा, कम्प्युटर, भण्डार जैसे विभाग कार्य कर रहे हैं। मण्डल अधीक्षक के पद को मण्डल रेल प्रबन्धक के रूप में 1979 में बदला गया।

झाँसी भारत वर्ष की ऐतिहासिक नगरी के रूप में स्थापित है। इसके आसपास दतिया, महोबा, ग्वालियर, सोनागिरी, ओरछा, देवगढ, चन्देरी, चित्रकूट धाम कर्बी जैसे महत्वपूर्ण ऐतिहासिक स्थल भी हैं। विद्वानों की मान्यता है कि बुन्देलखण्ड क्षेत्र विशेषकर झाँसी मण्डल क्षेत्र शुकदेव, अगस्त्य, बाल्मीकि, वेदव्यास, द्रोण गुरू की जन्म स्थली तथा कर्मस्थली रहा है। तुलसीदास, ईसुरी, भूषण, मतीराम, आचार्य महावीर प्रसाद द्विवेदी, राष्ट्रकवि मैथिलीशरण गुप्त, ऐतिहासिक उपन्यासकार बाबू वृन्दावन लाल वर्मा, तार सप्तक के कवि डॉ0 रामविलास शर्मा, बाबू केदारनाथ अग्रवाल, हॉकी के जादूगर मेजर ध्यानचन्द्र जैसी महान विभूतियों की कर्मस्थली रहा है।

वर्तमान में झाँसी मण्डल उत्तर मध्य रेलवे का सबसे बडा मण्डल है जो 1461 रूट किमी में फैला हुआ है। झाँसी मण्डल का कार्यक्षेत्र झाँसी– भाण्डर्ड, झाँसी–आगासोद, झाँसी–लिंक जंक्शन, झाँसी–जुही,

भीमसेन–खेरार, धौलपुर–तांतपुर, मोंहारी–सरमुत्रा, ग्वालियर–भिण्ड, ग्वालियर–श्योरपुरकला खण्डों में है। झाँसी मण्डल मध्य रेल का भी एक बडा मण्डल था। झाँसी मण्डल की वर्ष 2002–2003 में निष्पादन क्षमता सूचकाँक 96 प्रतिशत रही जो पिछले पाँच वर्षों की तुलना में सर्वश्रेष्ठ है। यात्री अर्जन में 8.9 प्रतिशत माल अर्जन में 2.71 प्रतिशत और टिकिट जाँच अर्जन में 21 प्रतिशत की वृद्धि, (यात्री अर्जन 257 करोड, माल अर्जन 239 करोड़) रही। विशेष रूप में टिकिट जाँच अर्जन रू0 13 करोड़ अभी तक सर्वश्रेष्ठ अर्जन है। स्टेशन अर्जन न्यूनतम 02 करोड़ रहा है। जो पिछले 10 वर्षों में सर्वश्रेष्ठ है। सीमेण्ट लदान में 11.9 प्रतिशत की वृद्धि हुई। प्रतिमाह औसतन 6688 मालगाडियाँ चलाई गईं जो अभी तक का सर्वश्रेष्ठ रिकार्ड है। 7329 विलम्ब से मिली यात्री गाडी को सही समय पर चलाया गया। यू0एस0एफ0डी0 का परीक्षण 8640 किमी रहा जो अभी तक का सर्वश्रेष्ठ है। कोच डिटैचमेण्ट और बैगन डिटैचमेण्ट के क्षेत्र में क्रमशः 84 और 40 प्रतिशत की कमी आई। सभी स्टेशनों पर 25 वाट के वी0एच0एफ0 सेट उपलब्ध कराये गये।

वर्ष 2002–2003 में जब आगरा और झाँसी मण्डल सम्मिलित था। यात्री सुख–सुविधाओं पर 2.59 करोड़ का व्यय किया गया और होडल, आगरा छावनी में नये पैदल ऊपरी पुल, फरीदाबाद तथा वल्लभगढ़ में इनका विस्तार किया गया। स्टेशनों के प्लेटफार्मों को बढ़ाया गया व उसी के अनुसार आपातकालीन स्थिति में प्रकाश व्यवस्था की गई। फरीदाबाद न्यू टाउन, मथुरा, आगरा छावनी, मुरैना, बबीना और भूतेश्वर स्टेशनों के प्लेटफार्मों पर छत डाली गई। धौलपुर,

चित्रकूट धाम कर्वी, भिण्ड, टीकमगढ़ तथा छतरपुर में पाँच नये यात्री आरक्षण केन्द्र खोले गये। अभी हाल में श्योपुर कला में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण केन्द्र की शुरूआत की गई है तथा 10 स्टेशनों पर अतिरिक्त बुकिंग काउण्टर खोले गये। आगरा छावनी, ग्वालियर तथा झाँसी में पुश बटन पी0आर0एस0 पूँछताँछ की व्यवस्था की गई। सभी आरक्षण एवं बुकिंग कार्यालयों में आपात प्रकाश की व्यवस्था की व्यवस्था की गई। सभी स्टेशनों पर न्यूनतम अनिवार्य यात्री सुख–सुविधाएँ उपलब्ध कराई गई हैं।

जून, 2007 के प्रारम्भ में यात्रियों को अपने आरक्षण की जानकारी सरलतापूर्वक प्राप्त करने के लिए झाँसी रेलवे प्लेटफार्म पर फैदरटच दो मशीनें लगाई गई हैं। इसी के साथ ही जब यात्री रेलवे स्टेशन से बाहर निकले तो अपने ठिकाने पर समय से एवं सुरक्षित पहुँच सके। इसके लिए टैक्सी स्टैण्ड में जी0आर0पी0 द्वारा प्रीपेड व्यवस्था भी प्रारम्भ की गई है।

अध्याय – 2

इतिहास व विकास

1– भारत में रेलवे

अ– स्वतंत्रता के पूर्व

ब– स्वतंत्रता के पश्चात

2– एक विशिष्ट सेवा

1– भारत में रेलवे

अ– स्वतंत्रता के पूर्व रेलवे का विकास

(अ) स्वतंत्रता के पूर्व रेलवे की स्थिति

19 वीं सदी के मध्य तक भारत में यातायात के साधन बहुत धीमी गति के हुआ करते थे । यातायात बैलगाड़ी और ताँगों तक सीमित था। बाद में ब्रिटिश शासकों ने महसूस किया कि अगर ब्रिटिश मालों को भारत में बड़े पैमाने पर खपाना है और ब्रिटिश उद्योगों के लिये यहाँ से कच्चे माल को प्राप्त करना है तो यहाँ यातायात की सस्ती और आसान तीव्र प्रणाली का विकास करना आवश्यक है तब उन्होंने नदियों में स्टीमर चलाये और सड़कों को सुधारना आरम्भ किया। कोलकता से दिल्ली तक ग्रांट ट्रंक रोड पर 1939 में काम आरम्भ हुआ और 1950 के दशक में पूरा हुआ । सड़कों द्वारा देश के प्रमुख नगरों, बन्दरगाहों और मंडियों को जोड़ने के प्रयास भी किये गये पर यातायात में वास्तविक सुधार रेलों के आरम्भ के बाद ही हो पाया।

जार्ज स्टीवेंसन का बनाया पहला रेल इन्जन इंग्लैण्ड में 1814 में पटरियों पर चलाया गया । वहाँ 1830 तथा 1840 के दशकों मे रेलों का तेजी से विकास हुआ । भारत में भी तेजी से रेल लाईनों को उसी समय बिछानें का का कार्य प्रारम्भ किया गया । ब्रिटिश उद्योगपतियों को आशा थी कि इस प्रकार देश के भीतर के दूरदराज के इलाकों को विशाल तथा अभी तक पकड़ से बाहर रहा बाजार भी उन्हें मिल जाएगा तथा उनकी भूखी मशीनों तथा उनके चलाने वालों के लिये भारतीय कच्चे माल तथा खाद्य सामग्री का निर्यात आसान हो जायेगा। ब्रिटिश बैंकरों और निवेशकर्ताओं को भी लगा कि उनकी अतिरिक्त पूँजी सुरक्षा के साथ भारत में रेलों के विकास में लगाई जा सकती थी। ब्रिटिश के इस्पात उत्पादकों को लगा कि उनके उत्पादकों जैसे

पटरियों इंजनों डिब्बों तथा दूसरी मशीनों आदि की बिक्री इससे बढ़ सकती है, जल्द ही भारत सरकार ने भी इस दृष्टिकोण को स्वीकार कर लिया उसे रेलों के रूप में एक और अच्छी बात भी नजर आई कि इनसे सैनिकों की भर्ती व आवाजाही और तेजी से हो सकेगी तथा इस प्रकार से प्रभावी व कुशल ढंग से देश का प्रशासन चलाना व आंतरिक विद्रोह और बाहरी हमलों से शासन की सुरक्षा कर सकना सम्भव हो सकेगा ।

भारत में रेल लाईन बिछाने का पहला सुझाव 1831 में मद्रास में आया था, पर इस रेल के डिब्बों को घोड़े खींचने वाले थे। भारत में भाप से चलने वाली रेलों का पहला प्रस्ताव 1834 में इग्लैण्ड में रखा गया । इग्लैण्ड के रेलवे प्रोमोटरों, पूँजीपतियों, भारत से व्यापार कर रहे व्यापारिक घरानों तथा कपड़ा उत्पादकों से इस प्रस्ताव को तगड़ा राजनीतिक समर्थन मिला । तय हुआ कि प्राईवेट कम्पनियाँ भारत में रेल लाईनें बिछायें और रेलें चलायें । भारत सरकार ने जमानत दी की प्राईवेट कम्पनियाँ भारत में रेल लाईनें बिछवायें और रेलें चलायें। भारत सरकार ने जमानत दी कि इन कम्पनियों को उनकी पूँजी पर कम से कम पाँच प्रतिशत लाभ मिलेगा । मुम्बई और ठाणे के बीच पहली रेल लाईन यातायात के लिये 1853 मे खोल दी गई । सन् 1849 में भारत के गवर्नर जनरल बनने वाले लार्ड डलहौजी यहाँ तेजी से रेलें बिछानें के वचार के पक्के समर्थक थे । सन् 1853 में लिखें एक प्रसिद्ध नोट में उन्होंने रेलों के विकास का एक व्यापक कार्यक्रम सामने रखा, उसने चार प्रमुख ट्रंक लाइनों के एक जाल का प्रस्ताव रखा जो देश के

विभिन्न भागों को आपस में जोड़ सकें। इस प्रकार रेल लाइनों का जाल बिछता गया और दिन प्रतिदिन उसका विस्तार होता गया।

यातायात व्यवस्था के लिये संचार व्यवस्था का होना नितान्त आवश्यक था, इसलिये अंग्रेजों ने एक कुशल और आधुनिक डाक प्रणाली कायम की तथा तार की व्यवस्था की शुरूआत की । सन् 1853 में कोलकता और आगरा के बीच पहली तार लाइन का आरम्भ किया गया तार व्यवस्था को डाक विभाग तक सीमित न रखकर रेलों के संचालन के लिये और तुरन्त सूचना एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक पहुँचाने के उद्देश्य से रेलवे में अलग से स्वतंत्र रूप से तार व्यवस्था की गई और 1854 में रेलवे में तार व्यवस्था आरम्भ कर दी गई । उस समय प्रचलित मोर्स व्यवस्था के अन्तर्गत तार भेजे जाते थे, जिसकी आवाज आज भी कानों में समाई हुई है । तार भेजने के लिये तार बाबू के पद भी अलग से बनाए गए ।

19 वी शताब्दी का पाँचवाँ दशक, भारत के लिये वशेष महत्व रखता है । जब देश में रेल व्यवस्था का आविर्भाव (उद्गार) हुआ तो फिर चलते हैं, झाँसी के इतिहास को अपनी यादों में संजोए हुए उस ओर जहाँ आज विश्व के दूसरे स्थान पर स्थापित एक नई रेल परिवाहन व्यवस्था जन्म ले रही थी यह समय था जब भारत के तत्कालीन गवर्नर जनरल लॉर्ड डलहौजी भारत में संचार व्यवस्था एवं रेल व्यवस्था लाने का निर्णय ले चुके थे और वह दिन था 16 अप्रैल सन् 1853, इसी दिन मुम्बई बोरीबन्दर से ठाणे के मध्य पहली रेलगाड़ी चलाई जा रही थी । इस गाड़ी में तीन लोको थे – साहब, सुल्तान और सिन्ध। पहली बार 400 यात्रियों ने 14 कोचों में बैठकर इस 34

किलोमीटर की अद्‌भुत यात्रा का आनन्द लिया था, जिसमें कुल एक घण्टा 45 मिनट का समय लगा था । इसके बाद भोपाल की बेगम नबाब ने अपनी रियासत में लाईन डलवाना शुरू कर दी । साथ ही जी0आई0पी0 रेलवे भी अपनी रेलवे लाइन मनमाड तक ले आई । यह वह समय था जब भोपाल से आगे लाइन डालने का कार्य प्रारम्भ किया गया था। इण्डियन मिडलैंड रेलवे कम्पनी ने बुन्देलखण्ड को रेल मय बनाने का बीड़ा उठा लिया था और रियासतें उनके साथ कन्धे से कन्धा मिलाकर चल रही थी । यह सच है कि विकास की होड़ समय के साथ होती है। यह भारतीय रेलवे के साथ भी हुआ । 18वीं शताब्दी के सातवें दशक से शताब्दी के अन्त तक भारत में अनेक रेल मार्ग बने और यातायात के लिये खोले गये, जिसमें 1878 में धौलपुर—आगरा, 1879 में ग्वालियर—हेतमपुर, 1881 में हेतमपुर—धौलपुर, 1884 में दिल्ली—मथुरा, 1885 में झाँसी—कानपुर, 1889 में भोपाल—झाँसी , झाँसी—ग्वालियर, झाँसी—बाँदा—मानिकपुर—बीना—सागर, 1898 में सागर—दमोह तथा 1899 में दमोह—कटनी खण्डों की हमें सौगात मिली। इसी बीच महाराज ग्वालियर ने 1899 में ग्वालियर—भिण्ड तथा ग्वालियर शिवपुरी और 1909 में ग्वालियर—श्योपुरकला नैरोगेज लाइनें डलवाई तो फिर महाराज धौलपुर—तांतपुर नैरोगेज लाइन डलवाई तथा आगरा से ग्वालियर लाइन निर्माण का कार्य महाराज ग्वालियर ने शुरू किया जिसे बाद में आई0एम0आर0 ने पूरा किया था । 1900 से 1914 के समयावधि में रेलवे का तीव्र गति से विकास हुआ । 1905 में रेलवे बोर्ड की स्थापना की गई । रेलों के निर्माण में लगभग 450 करोड़ रूपये की पूँजी विनियोजित की गयी । इस काल के 35285 मील रेल

लाइनों की स्थापना की जा चुकी थी । इसी मध्य प्रथम विश्वयुद्ध भी आरम्भ हो गया जिससे रेलों का विकास नहीं हो सका । साथ ही वित्तीय एवं प्रशासनिक कठिनाईयों के कारण सभी विकास व आधुनिकीकरण योननाओं का कार्यान्वियन रूक गया । प्रथम विश्व युद्ध की समाप्ति के उपरान्त 1920–29 की अवधि में रेल यातायात का विकास तीव्र गति से हुआ । 1920 में एक वर्थ समिति का गठन हुआ जिसने रेलवे के विकास के लिये महत्वपूर्ण सुझाव दिये जैसे रेलवे का पुर्नगठन, रेल भाड़ा निर्धारण सम्बन्धी "रेट ट्रिब्यूनल" का गठन , रेलवे बजट का सामान्य बजट से प्रथक कराना, रेलवे का प्रबंधन सरकार द्वारा किया जाने लगना तथा रेलवे क्षीणता एवं संचित कोषों की स्थापना आदि " सर आकबर्थ " की अध्यक्षता में बनी रेल जाँच समिति में 1921 में अपनी रिपोर्ट में सिफारिश की, कि सरकार कम्पनियों के ठेके समाप्त करके स्वयं निर्माण करें और संचालन का काम करें । 1924 में राष्ट्रीयकरण शुरू हुआ, 1924 में रेलवे बजट को सामान्य बजट से अलग किया गया है । 1930 से 1939 के अवसान काल रेलों का विकास रूका तथा रेलों के समक्ष आर्थिक संकट आ गया । 1930 में 'बेजबुड ' समिति का गठन किया गया जिससे रेलवे व्यवस्था को कुशल तथा मितव्ययी बनाने के लिये महत्वपूर्ण सुझाव दिये :– जैसे धन तथा रक्षित की पर्याप्त व्यवस्था, रेलपथ व सड़क यातायात में समन्वय स्थापित करना, द्वितीय पुर्नगठन करना, साधनों का मितव्ययी प्रयोग करना आदि। 1939–40 में रेलों की लम्बाई बढ़कर 41156 मील हो गयी थी । द्वितीय युद्ध महाकाल में रेलों का विकास तथा नवीनीकरण कार्यक्रम रूक गया । रेल सेवाओं की माँग बढ़ गई ,

परन्तु उनकी पूर्ति घट गई इससे रेलों को अधिक आय अर्जित करने का मौका मिल गया । 1942 में बी0बी0सी0आई0आर0 व एस0आई0 आर0आर0 और बी0एस0आर0 सरकार के पूरे आधिपत्य में आ गई ।

(1) भारत में रेलवे

(ब) स्वतंत्रता के पश्चात्

(ब) स्वतंत्रता के पश्चात रेलवे का विकास

स्वतंत्रता के उपरान्त रेल यातायात की समस्याओं तथा उसके विकास कार्यक्रमों की ओर पर्याप्त ध्यान दिया गया । द्वितीय महायुद्ध तथा उसके उपरान्त देश विभाजन से रेल व्यवस्था में अनेक कठिनाईयाँ उत्पन्न हो गई थी । विभाजन से 7000 मील लम्बाई में लाईनें तथा भारी मात्रा में रेल सामग्री पाकिस्तान के हिस्से में चली गयी। इस विभाजन से रेल व्यवस्था को आघात लगा और रेलवे में अनेक प्रकार की समस्यायें उत्पन्न हो गई । रेलवे की समस्याओं के संतोषप्रद समाधान खोजने में तथा कुशलता एवं मितव्यता के लिये 1946 में " के0सी0 विनियोगी " की अध्यक्षता में एक समिति को गठित किया गया परन्तु विभाजन के उपरान्त यह समिति 1948 में "हृदयनाथ कुंजारू " की अध्यक्षता में पुनर्गठित की गई । इस समिति ने रेलवे को पुनर्गठन कार्यक्षमता वृद्धि, वैज्ञानिक प्रबंधन व्यवस्था, विद्युतीकरण, अनुसंधान रेलवे द्वारा दिये गये अंशदान के स्थायीकरण, कर्मचारियों की दशा में सुधार सम्बन्धी अनेक महत्वपूर्ण सुझाव दिये । समिति ने रेलवे के पुनर्वर्गीकरण को पाँच वर्ष के लिये स्थगित करने का सुझाव दिया । सरकार ने सभी सुझाव स्वीकार किये परन्तु पुनर्वर्गीकरण को स्वीकार करने का सुझाव अस्वीकार कर दिया गया ।

भारत में प्रथम रेल 16 अप्रैल 1853 को 21 मील मार्ग पर मुम्बई से ठाणे तक चली थी । यह मार्ग धीरे–धीरे बढ़कर 15 अगस्त 1947 को 40,524 मील हो गया जिसमें से 6,539 मील पाकिस्तान को शेष 33,985 मील भारत को मिला ।

1 अप्रैल 1951 से प्रथम पंचवर्षीय योजना प्रारम्भ की गई । तब से अब तक नौ पंचवर्षीय योजनायें पूर्ण हो चुकी हैं तथा तीन वार्षिक योजनायें एक वर्ष की अवधि की एवं दसवीं पंचवर्षीय योजना के लगभग 4 वर्ष पूर्ण हो चुके है । इस प्रकार 54 वर्ष के नियोजनकाल में रेलों का काफी विकास हुआ है । इस काल में 7,800 किमी नया रेलमार्ग बनाया गया है तथा करीब 13000 किलोमीटर रेलमार्ग को दुहरा किया गया है ।

योजनाकाल में भारतीय रेलों का विकास

स्वतंत्रता के उपरान्त भारत में योजनाबद्ध विकास की नीति अपनायी गयी। योजना आयोग ने रेलों के विकास के लिये योजना तैयार की । देश के सर्वांगीण विकास के लिये रेलों का विकास करना अनिवार्य हो गया। 01 अप्रैल 1951 को प्रथम पंचवर्षीय योजना प्रारम्भ की गई। उस समय भारतीय रेलों की कुल लम्बाई (मार्ग) 53596 किमी थी, जिसमें से 388 किमी लम्बा रेल मार्ग विद्युतीकृत तथा रेलों के पास 8120 भाप इंजन, 17 डीजल इंजन, 72 विद्युत इंजन, 13022 यात्री डिब्बे, 460 बहु विद्युत इकाई कोच, 87 रेल कारें, 6059 अन्य वाहन तथा 205596 माल डिब्बे थे । उस समय तक रेलें प्रतिवर्ष लगभग 128 करोड़ यात्रियों तथा 9 करोड़ टन माल ढ़ोती थी । रेलों में 855 करोड़ रूपये की पूँजी लगी हुई थी ।

आर्थिक विकास विभिन्न पंचवर्षीय योजनाओं के अन्तर्गत

प्रथम पंचवर्षीय योजना 1951 से 1955

द्वितीय विश्व युद्ध के दौरान तथा देश के विभाजन के कारण भारतीय रेलों को अपार क्षति उठानी पड़ी थी। बहुत सा सामान खाड़ी पार के देशों को पहुँचा दिया था। रेलों की स्थिति अत्यन्त ही दयनीय थी। योजना आयोग के एक अनुमान के अनुसार 1 मार्च 1952 को 1050 इंजन, 5514 पथिक यान, 21418 माल डिब्बे, अपना जीवन काल पूर्ण कर चुके थे परन्तु नये चल यानादि के अभाव में उनसे किसी प्रकार कार्य किया जा रहा था। अतः प्रथम योजनाकाल में रेलों के विकास के लिये निम्नांकित उद्देश्यों को निर्धारित किया गया था ।

1. कार्यकाल पूरा कर चुके चल यानादि को बदलना ।
2. पुराने चलयानादि की मरम्मत करना ।
3. उरवज्री रेलों की पुनर्स्थापना करना ।
4. बढ़ते हुये यातायात के लिये क्षमता में वृद्धि करना तथा यात्रियों को अधिकाधिक सुविधायें प्रदान करना ।

पहली पंचवर्षीय योजना में रेलों के विकास पर 423 करोड़ रूपये व्यय हुआ। इस योजना में नये रेल मार्ग बनाये गये तथा कुछ रेल मार्गो का दोहरीकरण किया गया । पैराम्बूर में इन्ट्रीगरल कोच फैक्ट्री स्थापित की गई ।

द्वितीय पंचवर्षीय योजना (1956 से 1961)

प्रथम योजनाकाल में रेलों की उपर्युक्त प्रगति को संतोषजनक नहीं कहा जा सकता । रेलें बढ़ते हुये यातायात को ले जाने में पूरी तरह असफल रही थीं । देश के बढ़ते हुये आर्थिक विकास के लिये

रेल व्यवस्था को सक्षम बनाना परम आवश्यक था। इसी आधार पर द्वितीय योजना में निम्नलिखित उद्देश्य रखे गये :–

पुराने तथा समय पूरा कर चुके चलयानादि को बदलना, कोयला एवं लोहा खनिज की ढुलायी के लिये उपर्युक्त मार्गो का निर्माण करना, 2560 किमी रेलमार्ग को दोहरा करना, अधिक यातायात वाले मार्गो का विद्युतीकरण करना, रेलों में आधुनीकीकरण, भीड़–भाड़ एवं जमघट की समस्या का निराकरण एवं रेल पूँजी विनियोग में मितव्ययता ।

द्वितीय पंचवर्षीय योजना में रेलों का विकास 1044 करोड़ रूपये व्यय किया गया। इस योजना में 1311 किमी नये रेलमार्ग का निर्माण किया गया तथा दोहरीकरण की लम्बाई 1512 किमी की विद्युतीकरण किये गये मार्ग की लम्बाई 361 किमी थी ।

तृतीय पंचवर्षीय योजना (1961 से 1966)

तृतीय योजना के आते–आते आन्तरिक तथा महा व्यापार की मात्रा अत्याधिक बढ़ जाने के कारण रेलों के यातायात में पर्याप्त वृद्धि हो गयी थी । जीर्ण चलयानादि एवं स्थायी सम्पत्ति के पुनर्स्थापन के कार्य जिसे प्रथम योजना में प्रारम्भ किया गया था तथा वित्तीय योजना में जारी रखा गया, को अभी पूरी तरह पूरा नहीं किया जा सकता, इसलिये इस योजना काल में पुनर्स्थापन कार्य को प्राथमिता प्रदान करते हुये चलयानादि निर्माण में आत्मनिर्भरता प्राप्त करना भी योजना का प्रमुख उद्देश्य था ।

तीसरी पंचवर्षीय योजना में 1685 करोड़ रूपये व्यय किया गया। इस योजना में 1800 किमी नये रेल मार्ग 3000 किमी रेलमार्ग का दोहरीकरण तथा 1700 किमी रेलमार्ग का विद्युतीकरण किया गया।

साथ ही इस योजना में डीजल इंजनों के निर्माण की भी व्यवस्था की गई ।

चतुर्थ पंचवर्षीय योजना (1969 से 1974)

चतुर्थ योजना काल के अन्त तक माल यातायात के 26.50 करोड़ टन होने का अनुमान था । इसी प्रकार लम्बी दूरी के यात्री यातायात में वृद्धि का अनुमान लगाया गया था । कुछ खण्डों पर रेलें अपनी क्षमता के अनुरूप यात्री तथा माल यातायत ढ़ो रही थीं। कुछ स्टेशनों पर भीड़–भाड़ की समस्या पैदा हो गयी थी ।

चौथी पंचवर्षीय योजना में रेलों के विकास पर 1700 करोड़ रूपये व्यय किया गया इस योजना में 681 किमी नया रेल मार्ग बनाया गया तथा 944 किमी लम्बे रैल मार्ग का विद्युतीकरण किया गया। 614 डीजल तथा 156 विद्युत के नये इंजन प्राप्त किये गये ।

पंचमी पंचवर्षीय योजना (1974 से 1979)

पाँचवी पंचवर्षीय योजना में रेलों की वर्तमान पथ तथा चलयानादि क्षमता का अधिकतम उपयोग तथा ऊँची संचालन गति प्राप्त करना ही मुख्य उद्देश्य थे । इसी आधार पर जो अतिरिक्त विनियोग किया गया वह वर्तमान क्षमता में सुधार के लिये या विस्तार के लिये नये विनियोग नहीं किये गये ऐसा विचार था कि यदि रेलों की कार्य प्रणाली में सुधार कर दिया तो उसकी वहन क्षमता में वृद्धि की जा सकती है। पाँचवी योजना समय से एक वर्ष के पूर्व ही समाप्त कर दी गयी परन्तु तुलना के लिये 1978–79 को भी सम्मिलित कर लिया गया है ।

योजना काल के प्रारम्भ में देश में रेल मार्ग की लम्बाई 60239 किमी थी जो 1978–79 में बढ़कर 60777 हो गयी अर्थात् इस काल में 543 किमी लम्बी नई रेल लाईन का निर्माण किया गया । विद्युतीकरण रेल मार्ग की लम्बाई वर्ष 1973–74 में 4191 किमी थी जो 1978–79 में बढ़कर 4723 किमी हो गयी । हावड़ा से दिल्ली तक का मुख्य रेलमार्ग पूरी तरह विद्युतीकृत हो गया ।

षष्टम् पंचवर्षीय योजना (1980 से 1985)

छठी पंचवर्षीय योजना राजनीतिक अस्थिरता के परिणाम स्वरूप 01 अप्रैल 1980 को प्रारम्भ की जा सकी । इस योजना के दौरान उर्जा संकट को देखते हुये भी रेलें देश की अर्थव्यवस्था की रीढ़ की हड्डी है तथा भविष्य में भी बनी रहेगी" विचारधारा को महत्व प्रदान करते हुये छठी योजना में रेलों की वाहन क्षमता में आवश्यकतानुसार वृद्धि करते हुए उनकी कार्य प्रणाली तथा कार्यक्षमता में सुधार के विशेष प्रयास किये गये। वर्ष 1984–85 मे अन्त में भारतीय रेलों की कुल लम्बाई 61850 किमी थी, जिसमें 6325 किमी मार्ग विद्युतीकृत था। जबकि पाँचवीं पंचवर्षीय योजना के अन्त में (वर्ष 1978–79) में रेलों की कुल लम्बाई 60777 किमी तथा विद्युतीकृत मार्ग की लम्बाई 4722 किमी थी इस प्रकार छठी पंचवर्षीय योजना के प्रथम चार वर्षो में 683 किमी लम्बी नयी रेल लाइन डाली गयी तथा 1249 किमी लम्बे रेल मार्ग का विद्युतीकरण किया गया ।

सातवीं पंचवर्षीय योजना (1985 से 1990)

सातवी पंचवर्षीय योजना में रेलों के विकास पर 123343 करोड़ रूपये व्यय किये जाने का प्राविधान था जो कुल योजना परिव्यय का 6.9 प्रतिशत है। सातवीं योजना में 96000 बैगन, 6970 यात्री डिब्बे, 950 ई0एम0यू0 तथा 1235 रेल के इंजनों का या तो निर्माण किया जायेगा या अन्य श्रोतों से प्राप्त किया जायेगा। 20000 किमी रेल लाइन का पुनर्नवीनीकरण किया जायेगा तथा 3400 किमी रेल पथ का विद्युतीकरण किया जायेगा ।

आठवीं पंचवर्षीय योजना (1992 से 1997)

आठवीं पंचवर्षीय योजना में 27202 करोड़ रूपये व्यय करने का प्राविधान है जिससे नई रेल लाइनों का विकास किया जा सके। विद्युतीकरण तेजी से हो सके, छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित किया जा सके तथा रेल लाइनों का दोहरीकरण किया जा सके। डीजल इंजनों की संख्या बढ़कर 3700 हो गयी । 1950–51 में 388 किमी रेलमार्ग ही विद्युत युक्त थे। योजना के अन्त तक इनकी लम्बाई बढ़कर 10809 किमी हो गयी ।

दसवी पंचवर्षीय योजना (2002 से 2007)

दसवीं पंचवर्षीय योजना (2002–2007) में आर्थिक विकास की दर 8 प्रतिशत रही। चालू आर्थिक सुधारों और उदारीकरण के अलावा, दसवीं योजना मे निर्धारित प्रगति हासिल करने के लिये अब संरचना के विकास की मुख्य अनिवार्यता के रूप में पहचान की गई है । दसवीं पंचवर्षीय योजना में परिवहन क्षेत्र विशेषकर रेलों को पर्याप्त महत्व

दिया गया है । कुल योजना के प्रतिशत के रूप में रेलवे के लिये परिव्यय 4 प्रतिशत है । वर्ष 2004–05 के दौरान भारतीय अर्थव्यवस्था के विकास की दर 7.5 प्रतिशत और चालू वित्तीय वर्ष में अर्थात् 2005–06 के लिये प्रेद्वोपित विकास दर 8.2 प्रतिशत है अर्थव्यवस्था में इस उछाल के बाद राजस्व उपार्जक माल यातायात में भी अभूतपूर्व वृद्धि हुई है ।

वर्ष 2004–05 के दौरान भारतीय रेल ने 600 मीटर टन के जादुई आँकडें को पार कर लिया है और वर्ष 2005–06 के दौरान राजस्व उपार्जक यातायात के क्षेत्र में 668 मीटरीटन को छूने की सम्भावना है। आरक्षण प्रणाली का कम्प्यूटरीकरण का कार्य 2002 में धोलपुर तथा 2003 में भिण्ड, टीकमगढ तथा छतरपुर में किया गया । 1993–94 से 2003–04 तक पैट्रोलियम उत्पाद का हिस्सा 46.89 प्रतिशत से घटकर 26.19 प्रतिशत और सीमेण्ट उत्पाद का हिस्सा 56. 29 प्रतिशत से घटकर 40.12 प्रतिशत हो गया इस माल यातायात को पुनः प्राप्त करने के लिए नवीन बाजार नीतियाँ तैयार करना भारतीय रेलवे के लिए एक बड़ी चुनौती है। 2005 मे लोहे अयस्क के मार्गों पर बॉक्स एन माल डिब्बों में सी0सी0 8 + 2 टी की अनुमति देने का सुविचारित निर्णय लिया । 2005 में रेलवे बोर्ड ने ई एफ और घटिया ग्रेड के कोयले के लिये बॉक्स एन माल डिब्बों में सीसी + 6+ 2 टी की ढुलाई की अनुमति दे दी, जिस मार्गों पर इस समय 23 टन और 22.5 टन घुरा भार वाली गाड़ी का परिचालन किया जा रहा है ।

16 अप्रैल 1853 में मुम्बई में बोरी बन्दर (छत्रपति शिवाजी टर्मिनल) से ठाणे के बीच केवल 34 किमी दूरी से प्रारम्भ हुई भारतीय

रेलवे आज पूरे देश में लगभग 63200 मार्ग किमी से भी अधिक क्षेत्र में फैल कर देश की जनता के लिये यातायात का एक प्रमुख साधन बन गई है । भरतीय रेलवे ने प्रभावी परिवहन उपायों को अपनाते हुये अनेक नवीन परियोजनाओं को पूरा कर यात्री तथा माल यातायात में प्रगति करने के साथ–साथ ही रेल राजस्व में भी उल्लेखनीय वृद्धि की है। बेहतर अनुरक्षण पद्धतियों व्दारा प्रति माल डिब्बा भार में वृद्धि होने से परिवहन यूनिट की लागत में कमी आयी है । अब हम "व्यापार बढ़ाओं–प्रगति इकाई लागत घटाओं " की रणनीति अपनाकर आगे बढ़ रहे है । गत वर्ष माल लदान में 10 प्रतिशत तथा माल राजस्व में 18 प्रतिशत से अधिक की वृद्धि करते हुये 668 मीटरीटन माल लदान किया गया। यात्री सुविधाओं में भी वृद्धि करते हुये अनेक सम्पर्क क्रान्ति एक्सप्रेस गाड़ियों का शुभारम्भ करने के साथ ही कई एक्सप्रेस और सवारी गाड़ियों को प्रारम्भ किया गया । गत वर्ष रेलवे का कार्य निष्पादन निरन्तर प्रगति करता हुआ प्रशंसनीय रहा । पिछले वर्ष के दौरान किये गये बेहतर कार्यों के द्वारा प्राप्त की गई उपलब्धियों से यह साफ दृष्टिगोचर होता है कि भारतीय रेल का " स्वर्णिम काया कल्प " हुआ है ।

माननीय रेल मंत्री जी ने वर्ष 2006 को " मुस्कान के साथ यात्रि सेवा का वर्ष " घोषित किया है, जिसके अन्तर्गत अनेक सुविधायें यात्रियों को सुलभ कराई जायेगी । यात्री सुविधाओं के अन्तर्गत "ए" और "बी" श्रेणी के सभी स्टेशनों को मॉडल स्टेशन बनाने प्रमुख स्टेशनों पर अत्याधुनिक सुविधायें जैसे–एटीएम, साइबर कैफे तथा रिटायरिंग रूम, वेटिंग हाल, स्टेशन भवन, शौचालय आदि को

सार्वजनिक –निजी भागीदारी द्वारा अपग्रेड करने की पायलेट योजना कुछ स्टेशनों पर कार्यान्वित करने के लिये कदम उठाए जा रहे है । गत वर्ष अनेक निर्माण कार्यों, ऊपरी पुलों और मॉडल स्टेशनों का निर्माण कर अनेक महत्वपूर्ण परियोजनाओं को पूरा किया गया ।

यात्री सेवाओं के लिये अनेक नए कदम उठाकर भीड़–भाड़ और टिकट खिड़कियों पर लगने वाली लाइनों को कम करने के लिये पिछले वर्ष आई टिकिट , ई–टिकिट की शुरूआत की गई है । इस वर्ष ग्रामीण टिकिट बुकिंग सेवा तथा जन साधारण टिकिट सेवा, पायलट परियोजना के आधार पर शुरू की जा रही है । इस वर्ष 800 नये यात्री आरक्षण केन्द्र भी प्रारम्भ करने के साथ ही पश्चिम और मध्य रेलवे पर 200 स्वचालित बेडिंग मशीन शुरू की जाएगी । उच्चतर श्रेणियों में रिक्त स्थान के उपयोग में सुधार लाने के लिये निचली श्रेणियों में बुक किये गये यात्रियों को उच्चतर श्रेणी की रिक्त सीटों पर सभी मेल/एक्सप्रेस गाडियों में अपग्रेड का लाभ मिलेगा। 200 मेल एक्सप्रेस गाडियों को उनकी गति वृद्धि करने पर सुपरफास्ट मेल एक्सप्रेस श्रेणी में बदलने का विनिश्चय किया गया है तथा नई समय सारिणी को जीरो आधार पर तैयार करने के साथ अधिकांश शताब्दी राजधानी गाड़ियों के यात्रा समय में कमी हुई है । लम्बी दूरी की गाड़ियों से अतिरिक्त राजस्व प्राप्त करने के लिये प्रमुख गाड़ियों को 23 से 24 सवारी डिब्बों के साथ चलाने का निर्णय लिया गया है ।

वर्ष 2006–07 की 23475 करोड़ रूपये वाली वार्षिक योजना अब तक की सबसे बडी वार्षिक योजना होगी । इस वर्ष 550 किलोमीटर से अधिक की नई लाईनें, 1100 मीटर से अधिक का

आमान परिर्वतन , 435 किमी का दोहरीकरण करने की योजना बनाई गई है गत वर्ष वैगन टर्न–राउण्ड और अपरेटिंग रेशियो में अप्रत्याशित सुधार हुआ है । गत वर्ष दिल्ली – आगरा के बीच 150 किमी प्रति घण्टा उच्च गति से शताब्दी एक्सप्रेस का उद्घाटन करने के साथ ही दिल्ली–कानपुर और खण्डों पर भी इसी प्रकार की उच्च गति की गाड़ियों को चलाने की योजना बनाई जा रही है। यात्री सेवाओं में वृद्धि करने की दृष्टि से इस वर्ष 55 जोड़ी नई गाड़ियों को चलाने, 37 जोड़ी गाड़ियों के मार्ग में विस्तार, 12 जोड़ी गाड़ियों के फेरो में वृद्धि तथा 2 जोड़ी गाड़ियों के रूट का पुनर्निधारण करने का प्रस्ताव किया गया है ।

माननीय रेल मंत्री जी ने इस वर्ष के रेल बजट में ए0सी0 प्रथम के किरायों में 18 प्रतिशत तथा ए0सी0 द्वितीय श्रेणी के किराये में 10 प्रतिशत की कमी करके एक प्रशंसनीय उपहार रेल यात्रियों को दिया है । इसके अतिरिक्त देश के आम नागरिकों के लिये पूरी तरह से वातानुकूलित चार जोड़ी " गरीब रथ सेवा" चलाने का भी प्रस्ताव किया हे जिसके किराये को एसी तृतीय श्रेणी के किराये से 25 प्रतिशत कम होगे । संरक्षा के क्षेत्र में भी गत वर्ष भारतीय रेलवे द्वारा उल्लेखनीय उपलब्धियाँ प्राप्त कर पिछले वर्ष की अपेक्षा दुर्घटनाओं की संख्या में काफी कमी आई है ।

इस प्रकार किये गये उल्लेखनीय प्रयासों के फलस्वरूप पिछले वर्ष भारतीय रेलवे द्वारा चाहे वह यात्री यातायात हो, माल लदान हो, राजस्व आय हो या परिचालन अनुपात हो, सभी क्षेत्रों में उल्लेखनीय उपलब्धियाँ प्राप्त कर अपना "स्वर्णिम कायाकल्प" किया

है। इसकी प्रशंसा माननीय प्रधानमंत्री जी ने रेल मंत्री जी को पत्र लिखकर की है । हमें माननीय रेल मंत्री जी के भारतीय रेलवे को विश्व की नम्बर एक रेलवे बनाने के संकल्प को पूरा करके के लिये कृत संकल्प होते हुये कठिन परिश्रम ,उल्लेखनीय पहल और असीम निष्ठा से कार्य कर नई ऊचाईयों को प्राप्त करना है ।

(2) एक विशिष्ट सेवा

विशिष्ट सेवायें

विश्व में रेलों की व्यवस्था आधुनिक युग की पहचान है । अतः सभी यातायात व्यवस्थाओं में रेल यातायात महत्वपूर्ण स्थान रखती है । रेलवे ने आर्थिक विकास, सामाजिक चेतना, राजनैतिक अस्थिरता आदि सभी उद्देश्यों में महत्वपूर्ण योगदान दिया है । रेलों ने विश्व के एक भाग को दूसरे भाग से जोड़ने का महत्वपूर्ण कार्य किया है। सर्वप्रथम विश्व में रेलों का पदार्पण 1825 में हुआ था । विश्व में पहली बार रेल इंग्लैण्ड में स्टार्कटन से डार्लिंगटन तक चलायी गयी, उससे पहले सन 1804 में पहला स्टीम लोको रिचार्डट्रे में बनाया था। इस लोको को रेल संचालन का स्वरूप जार्ज स्टीफेन्सन द्वारा प्रदान किया गया । इस प्रकार पहली बार यूरोपियन देशों में रेलों का चलन प्रारम्भ हुआ। इसी क्रम में फ्राँस मे रेलों का प्रारम्भ 1829 में अमेरिका में 1830 में, बेथलयम में 1834 में, कनाडा में 1835 में, रूस में 1837 में तथा हालैण्ड व इटली में 1839 में रेलों की शुरूआत हुई इस तरह से लगभग पूरे विश्व में रेलों की शुरूआत हुई ।

इस प्रकार जैसे–जैसे रेलों का अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर विकास हुआ वैसे–वैसे रेलों द्वारा यात्रियों को दी जाने वाली सुविधाओं का विस्तार भी किया गया । रेलों के माध्यम से इन देशों का विकास और अधिक तीव्रता से होने लगा, क्योंकि रेलों के द्वारा उत्पादन की बड़ी मात्रा को एक स्थान से दूसरे स्थान पर शीघ्रता से पहुँचाया जा सकता है। यही नहीं नाश्वान होने वाली वस्तुओं को जैसे फल, सब्जी, दूध, मक्खन और मछली आदि–आदि वस्तुओं को अति शीघ्रता व सुगमता के साथ

एक स्थान से दूसरे स्थान पर भेजा जा सकता है । इसके अतिरिक्त अकाल पड़ने पर नियंत्रण हेतु, डाक सेवा में विस्तार हेतु, नियंत्रण में सवंर्धन हेतु, पर्यटन को प्रोत्साहन देने व श्रम की गतिशीलता, उद्योगों के विकास तथा मूल स्थिरता आदि सभी क्षेत्रों में रेलों का महत्वपूर्ण योगदान है ।

विभिन्न दृष्टिकोण से इसकी सेवाओं का मूल्यांकन विशिष्ट होता गया। रेलवे की विशिष्ट सेवा को निम्नलिखित बिन्दुओं के द्वारा दर्शाया जा सकता है :—

1— रेलवे द्वारा यात्री गाड़ी के निर्माण होने से यात्रियों को रेल द्वारा यात्रा करने का सुअवसर प्राप्त हुआ । रेलों में यात्रियों को बड़ी सुगमता व सुविधापूर्वक एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुँचाने की अच्छी सुविधा प्राप्त हुई । रेलवे द्वारा लिया जाने वाला किराया अन्य यातायात के साधनों से कम था व यातायात के दूसरे साधनों की अपेक्षा जन सुविधायें भी अधिक थी। रेल यातायात से यात्रियों को सुविधाओं के साथ—साथ रेल यातायात से विश्वसनीयता का विकास हुआ । क्योंकि रेलवे द्वारा निश्चित दूरी की यात्रा के लिये एक निश्चित किराया लिया जाता है । इस प्रकार से रेलवे द्वारा इस सुविधा का लाभ यात्रियों को मिला ।

2— रेल यातायात के विकास से यात्रियों को डाकू चोर आदि से होने वाले नुकसान का खतरा खत्म हो गया । इस प्रकार से एक विशिष्ट सेवा का उदय हुआ क्योंकि बसों आदि को लुटेरे किसी भी स्थान पर आसानी से रोक सकते है लेकिन रेलों को किसी भी स्थान पर नहीं रोका जा सकता है । अतः सुरक्षा की दृष्टि से रेलों मे एक

नई व्यवस्था का विकास हुआ । इसी प्रकार रेलों के द्वारा रात्रि सेवा का भी उदय हुआ । रात्रि सेवा भी रेलवे की पूर्ण सुरक्षित सेवा है । रात्रि सेवा में रेलवे द्वारा सभी प्रकार की सुविधायें जो दिन में प्रदान की जाती है वह यात्रियों को सुलभ होती है । रेलों द्वारा जंगली जानवरों का भय भी खत्म हुआ क्योंकि रेलों की गति, सड़क यातायात के साधनों की अपेक्षा अति तीव्र होती है जिससे जंगली जानवर उसे रोक नहीं सकते हैं। अतः इस प्रकार रेलों के द्वारा सुरक्षात्मक यात्रा के रूप में एक विशिष्ट सेवा का उदय हुआ ।

3— रेलों के उदय होने से लोगों को अत्यधिक दूरी की यात्रा करना सुगम हो गया । रेलों से यात्रियों को बड़ी सुगमता के साथ हजारों किमी की दूरी की यात्रा करना आसान हो गया । रेलों द्वारा लोगों को अस्वस्थता की स्थिति में यात्रा करने की सुविधा मुहैया करने का उदय हुआ। जिससे बीमारी की स्थिति में यात्रियों को सुलभ हो गया । उत्सव, त्यौहारों व विशेष पर्वों पर रेलवे द्वारा विशेष गाड़ियों का संचालन किया जाता है जिससे त्योहारों एवं पर्वों के समय होने वाली असुविधा जैसे भीड़—भाड़ का होना आदि से छुटकारा मिला । इस प्रकार रेलवे द्वारा यह एक विशिष्ट सेवा का विकास होने से यात्रा के दौरान यात्रियों को होने वाली समस्याओं व परेशानियों से राहत मिली।

4— पूर्व में रोजगार की प्रवासी प्रवृत्ति होने के कारण लोग एक स्थान पर ही रहकर काम करना चाहते थे, लेकिन रेलों के द्वारा श्रम की गतिशीलता में वृद्धि हुई है । श्रमिक लोग रेलों से काफी दूरी तक रोज़गार के लिये बड़ी आसानी से आवगमन करते हैं । इससे रोज़गार

की प्रवासी प्रवृत्ति कम हुई है । इसके साथ—साथ लोगों में सामाजिक जागरूकता का भी विकास हुआ है ।

5— (अ) अधिक आराम व आनन्ददायक यात्रा पीड़ा रहित) :—

रेलों द्वारा यात्रियों को आरामदायक यात्रा की सुविधा प्राप्त हुई। रेलों में किराये के विभाजन के अनुसार वातानुकूल व शयनयान यात्रा की सुविधा उपलब्ध करायी जाती है । अतः एक ही गाड़ी में यात्रियों को उनकी आर्थिक स्थिति के अनुसार यात्रा करने की सुविधा उपलब्ध है ।

(1)— कुली सेवा :— पूर्व में लोहे के बॉक्सों को लेकर चलने की वजह से कुलियों की आवश्यकता महसूस हुई रेलवे द्वारा प्रत्येक प्लेटफार्म पर रेलवे कुलियों के द्वारा यात्रा के दौरान अधिक भारी सामान को एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुँचाने की सुन्दर व्यवस्था है इस लिये रेलवे की यात्रा का गन्तव्य सुखदायक बना गया ।

(2)—बाथरूम की सुविधा :— रेलवे द्वारा रेल यातायात के दौरान बाथरूम की सुविधा उपलब्ध कराना बहुत ही आवश्यक कार्य है क्योंकि सड़क यातायात में इस सुविधा के न होने से यात्रा के दौरान यात्रियों को अनेक प्रकार की समस्याओं का सामाना करना पड़ता है । सड़क यातायात में यह सुविधा सुलभ नहीं हो सकती थी। रेल यातायात अधिकांशतः जंगलों से होकर गुजरा है । इस वजह से गन्दगी जंगलों तक ही सीमित रहती है । बाथरूम की सुविधा एक विशिष्ट सेवा के रूप में रेलवे यात्रियों को सुलभ हुई ।

(3)– स्टेशनों पर खानपान की सुविधा :– रेलवे द्वारा लगभग बड़े–बड़े प्रत्येक प्लेटफार्म में वेस किचिन की सुविधा उपलब्ध है जिससे सस्ती व स्वच्छ भोजन सामग्री रेलवे यात्रियों को आराम से प्राप्त हो जाती है, क्योंकि भोजनालय के भोजन सामग्री का मूल्य रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किया जाता है अतः उसी मूल्य पर भोजन व खाद्य पदार्थ मिलते है जो कीमत बोर्ड निर्धारित करता है अतः रेलवे द्वारा यात्रियों को खान–पान की सुविधा उपलब्ध है ।

(ब)

रेलों की विशिष्ट सेवा की दूसरी पृष्ठभूमि मुख्य रूप से आर्थिक उत्पादन उसके विकास और विस्तार से जुड़ी हुई है । इस प्रकार रेलवे यात्री सेवा के अतिरिक्त इसका दूसरा मुख्य भाग इस की व्यवसायिक सेवा है ।

(1) रेलवे द्वारा कृषि से उत्पादित माल को एक स्थान से दूसरे स्थान तक बड़ी सुगमतापूर्वक ले जाया जाता है । प्राकृतिक बाहुल्यता व वर्गीकरण के अनुसार किसी स्थान विशेष पर किसी वस्तु का उत्पादन अधिक होता है जिस कारण वह पदार्थ उस स्थान पर माँग से अधिक पूर्ति होने के कारण अन्य स्थानों पर जहाँ उसका उत्पादन नही होता है वहाँ पर रेलों द्वारा बड़ी आसानी से ले जाया जाता है जिससे वह पदार्थ नष्ट होने से बचता है तथा साथ–साथ उस स्थान पर जहाँ उस की कमी है । उसकी खपत आसानी से हो जाती है उदाहरण स्वरूप जैसे उत्तर प्रदेश से चीनी, पंजाब से गेहूँ, केरल से फल तथा नारियल, शिमला से शिमला मिर्च आदि–आदि तत्व पदार्थ अन्यत्र

भेजे जाते हैं । नाशवान वस्तुओं को भी रेलों द्वारा एक स्थान से दूसरे स्थान मे ले जाना सरल व सुविधाजनक हुआ है ।

(2) औद्योगिक उत्पादन :– रेलों द्वारा उद्योगों से उत्पादित माल के एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाने की सुविधा उपलब्ध है । बड़े–बड़े उद्योगों जैसे चीनी उद्योग, कपड़ा उद्योग, चमड़ा उद्योग, चावल उद्योग आदि–आदि उद्योगों के लिये कच्चा माल उद्योगों तक ले जाने व निर्मित माल को उद्योंगो से दूसरे स्थानों तक पहुँचाने की सुन्दर व्यवस्था रेलों द्वारा सुलभ हुई है ।

(3) विनिमय बैंकिग सेवा का विस्तार :– रेल यातायात के संचालित होने के फलस्वरूप विनिमय व बैंकिंग सेवाओं का भी विकास सम्भव हुआ । प्राचीन काल में पत्र मुद्रा का आभाव होने के कारण वस्तु विनिमय प्रणाली प्रचलित थी लेकिन पत्र मुद्रा के विकास के साथ–साथ विनिमय के क्षेत्र में भी विकास हुआ है । रेलों द्वारा बड़ी–बड़ी मशीनों आदि को एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाने व लाने की सुदृढ़ व्यवस्था उपलब्ध है अतः रेलों द्वारा विनिमय व बैंकिंग व्यवस्था का विकास हुआ ।

(4) विशिष्ट बौद्धिक राजनैतिक, सामाजिक जागरूकता, शिक्षा का प्रसार, धीरे–धीरे छापेखाने के विकास के बाद समाचार पत्र रेलों द्वारा एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाने व लाने की सुविधा का विकास हुआ । अतः इस प्रकार हम कह सकते है कि रेलवे द्वारा सभी क्षेत्रों में जैसे सामाजिक, आर्थिक, राजनैतिक, औद्योगिक, सांस्कृतिक आदि सभी क्षेत्रों में सेवायें उपलब्ध करायी गईं ।

भारतीय रेल के इतिहास पर जब दृष्टि डालते हैं तो यह स्पष्ट दिखायी देता है कि झाँसी मण्डल भी रेलवे के विकास के साथ–साथ विकास की सीढ़ी पर आगे बढ़ता गया । समयानुसार अनेक उपलब्धियाँ स्वतंत्रता से पूर्व व स्वतंत्रता के पश्चात निरन्तर प्राप्त होती गई । वर्तमान समय के आधुनिकीकरण के युग में झाँसी मण्डल पीछे नहीं रहा । परिस्थिति के अनुसार धीरे–धीरे आधुनिकता को अपनाते हुये यात्रियों की सुविधा एवं कार्य की गुणवत्ता त्वरित गति का ध्यान रखते हुये विशिष्ट सेवायें प्रदान की जा रही है । साथ ही पर्यटन की दृष्टि से इसे अन्तर्राष्ट्रीय मानचित्र पर लाने के प्रयास किये जा रहें है। उसी के अनुरूप विशिष्ट सेवाओं को भी विकसित करने के प्रयास हो रहे हैं ।

अध्याय – 3

शोध प्रणाली– तकनीकी व उपकरण

1– निदर्शन (सैम्पलिंग)

2– आंकड़े व सारणी

3– साक्षात्कार व पूँछ–ताछ

1– निदर्शन (सैम्पलिंग)

किसी भी शोध कार्य को सत्य के बिल्कुल पास अथव शोध के अनुरूप लक्ष्य पर पहुँचने के लिए यह आवश्यक है कि शोध के उपकरण उपलब्ध हों साथ ही जिन विधियों का प्रयोग करना है उनकी परिभाषा, विधि निर्धारित करने से शोध कार्य सुगमता से किया जा सकता है परन्तु यदि यह सब निर्धारित न हो तो शोध कार्य सफल नहीं होता और साथ ही किसी लक्ष्य पर नहीं पहुँचा जा सकता है एवं अपेक्षित परिणाम भी प्राप्त नहीं होते। इस कारण न्यादर्श सारणी, समंक इत्यादि का प्रयोग शोध कार्य को सार्थक व प्रमाणित बनाता है। अर्थशास्त्र यद्यपि सामाजिका शास्त्र है किन्तु प्रमाणिकता व शोध की वर्तमान सत्यता इसमें भी आवश्यक है अतः इन सबका उपयोग उन उपकरणों की तरह है जो इस कार्य को परिणाम तक पहुँचाने के आवश्यक माध्यम के रूप में हैं।

अतः किसी समग्र में से चयनित उसका प्रतिनिधित्व करने वाला इकाईयों का एक समूह न्यादर्श व प्रतिदर्श कहा जाता है। जब समस्त की जाँच न करके इनमें से किसी विशिष्ट आधार पर न्यादर्श के रूप में थोड़ा सा भाग जाँच के लिए ले लिया जाता है तो उसे निदर्शन या न्यादर्श (सैम्पलिंग)। उदाहरणार्थ जैसे एक नगर के मध्यम श्रेणी के केवल 5000 व्यक्तियों की औसत आय ज्ञात करने के लिए यदि हम उस नगर के मध्यम श्रेणी के केवल 500 लोगों की जाँच करें और उस परिणाम के आधार पर नगर के मध्यम श्रेणी के 5000 लोगों की औसत आय निर्धारित करें तो इस प्रकार का शोध निदर्शन रीति का शोध कहलाएगा।

आजकल शोध के अधिकांश क्षेत्रों में निदर्शन प्रणाली का प्रयोग सफलतापूर्वक किया जा रहा है। दैनिक उपभोग की वस्तुओं जैसे खाद्यान्न, घी, कपड़ा आदि का क्रय करते समय तो नमूना विधि का ही सहारा लिया जाता है। व्यवहारिक जीवन में बहुत से विषयों में तो समग्र शोध सम्भव नहीं है और यदि कठिनता से इसका प्रयोग भी किया जाये तो उससे कोई विशेष लाभ नहीं होता है, क्योंकि निदर्शन एवं समग्र शोध प्रणाली द्वारा निकाले गए परिणामों में कोई विशेष अन्तर नहीं होता। यदि शोध में सदैव संगणना प्रणाली अपनायी जाए तो बिना किसी विशेष फल को प्राप्त किए हुए धन, शक्ति, समय का व्ययधिक होगा और मानव ज्ञान बहुत धीमी गति से प्रगति करेगा।

किसी देश की सरकार चाहे कितनी भी धनी क्यों न हो, उस देश की सब समस्याओं के सम्बन्ध में संगणना प्रणाली से समंक एकत्र करना उसके लिए अनार्थिक होगा। गणित के सिद्धान्तों की सहायता से निदर्शन अनुसंधान द्वारा भी लगभग वही फल निकलेगा जो समग्र अनुसंधान के द्वारा निकलता है। "प्रो नीसवैंगर" के अनुसार :– आर्थिक व व्यापारिक शोधों में निदर्शन रीति का प्रयोग बहुत अधिक होता है। उनके अनुसार " निदर्शन अनुसंधान विधि अत्यधिक परिणामों में समंकों के अध्ययन के लिए कभी–कभी एकमात्र सम्भव व प्रायः सार्वधिक व्यवहारिक और सामान्यतः सबसे कुशल साधन है।

निदर्शन प्रणाली की रीतियाँ :– निदर्शन प्रणाली की कई रीतियाँ हैं। इनमें से निम्नलिखित प्रमुख रूप से उल्लेखनीय हैं –

1. सविचार निदर्शन

2. दैव अथवा आकस्मिक अथवा यादृच्छिक निदर्शन अथवा वस्तुनिष्ठ निदर्शन।

3. मिश्रित निदर्शन।

1. सविचार निदर्शन :– इस पद्धति में चुनाव करने वाला न्यादर्श की इकाईयों की का चुनाव समझ–बूझकर एवं अपनी इच्छानुसार करता है। चुनाव करते समय वह यह प्रयत्न करता है कि समग्र की सब विशेषतायें न्यादर्श में आ जाएं और इस उद्देश्य की पूर्ति के लिए वह समग्र की प्रत्येक प्रकार की विशेषता को प्रकट करने वाले पदों को अपने न्यादर्श में सम्मिलित करता है। साधारणतः वह कोई प्रमाप निश्चित कर लेता है और उसी के आधार पर पदों को चुनता है।

2. दैव निदर्शन :– न्यादर्श चयन की वह विधि जिसमें समग्र की प्रत्येक इकाई को सम्मिलित होने का समान अवसर प्रदान होता है, दैव निदर्शन कहलाती है। दैव निदर्शन में इकाईयों का चयन अवसर के नियमों पर आधारित होता है, जिसके लिए यह आवश्यक है कि न्यादर्श की व्यक्तिगत इकाईयों का चुनाव शोधकर्ता के पक्षपात से पूर्णतः स्वतंत्र होना चाहिए। ऐसा ही करके न्यादर्श में सूक्ष्मता व सत्यता लायी जा सकती है।

2. मिश्रित निदर्शन :– यह प्रणाली सविचार निदर्शन व दैव निदर्शन दोनों का सम्मिश्रण है। इस रीति में दोनों प्रमुख रीतियों (सविचार निदर्शन एवं दैव निदर्शन) के गुण आ जाते हैं। इस रीति में चुनाव अधिक विश्वसनीय होता है क्योंकि समग्र के विभिन्न स्तरों का

प्रतिनिधित्व होता है। दैव निदर्शन में यद्यपि प्रत्येक इकाई के चुने जाने का समान अवसर रहता है परन्तु अवसर के कारण अनेक महत्वपूर्ण समूहों का प्रतिनिधित्व न्यादर्श में नहीं हो पाता। मिश्रित निदर्शन में कोई ऐसा महत्वपूर्ण समूह नहीं रह जाता है जिसका प्रतिनिधित्व न्यादर्श में न हो।

निदर्शन प्रणाली का महत्व :– निदर्शन प्रणाली शोध कार्य के लिए बहुत ही महत्वपूर्ण प्रणाली है। इस रीति को बताते हुए प्रसिद्ध सांख्यिकीय अर्थशास्त्रीय "स्नेडेकॉर" ने लिखा है – " केवल कुछ पौंड कोयले की जाँच के आधार पर एक गाड़ी कोयले को स्वीकृत अथव अस्वीकृत कर दिया जाता है। केवल एक बूँद रक्त की जाँच करके एक रोगी के रक्त के विषय में चिकित्सक निष्कर्ष निकालता है। निदर्शन प्रणाली में ऐसी युक्तियाँ हैं, जिनके द्वारा केवल कुछ इकाईयों का निरीक्षण करके वृहद मात्राओं या समग्र के बारे में जाना जाता है।"

निदर्शन प्रणाली सरल तथा कम खर्चीली है। इसको अपनाने पर समय, धन, श्रम सभी की बचत होती है। सामाजिक एवं आर्थिक समस्याओं के लिए यह प्रणाली उपयुक्त है। चूँकि इस रीति में समय कम लगता है इसलिए शीघ्रता से बदलती हुए सामाजिक व आर्थिक समस्याओं से सम्बन्धित शोध के लिए यह प्रणाली बहुत उपयोगी है। यदि बुद्धिमानी से (न्यादर्श) निदर्शन विधि का प्रयोग किया जाए तो परिणाम लगभग वही होगा जो समग्र शोध के अन्तर्गत होता। यह रीति अधिक वैज्ञानिक है, क्योंकि उपलब्ध समंकों की दूसरे न्यादर्शों के द्वारा जाँच की जा सकती है। चूँकि चुनी हुई सामग्री बहुत थोड़ी होती है अतः इसकी जाँ विस्तृत रूप से की जा सकती है। शोधकर्ता केवल

निदर्शन के आकार से ही अपने शोध में सांख्यकीय विभ्रम ज्ञात कर सकता है और यह ज्ञात कर सकता है कि वह विभ्रम सार्थक है या नहीं।

2– आंकड़े व सारणी

आँकड़े (समंक) :–

समंकों का संग्रहण का आशय समंकों के एकत्र किए जाने से है। सांख्यिकीय रीतियों या शोध में समंकों का संग्रहण प्रथम महत्वपूर्ण चरण है। सांख्यिकीय शोध के विशाल भवन का निर्माण संकलित समंकों की नींव पर होता है। यदि इसमें कोई दोष या त्रुटि रही तो यह सारे शोध को प्रभावित करेगा और निष्कर्ष अशुद्ध हो जाएगा इसलिए शोधकर्ता के लिए इस कार्य में अत्यधिक सतर्कता बरतना बहुत ही आवश्यक है।

आँकड़ों (समंकों) के प्रकार :–

संग्रहण के विचार से समंक दो प्रकार के होते हैं –

1– प्राथमिक समंक

2– द्वितीयक समंक

1– प्राथमिक समंक :– यह वे समंक हैं जिन्हें शोध करने वाला अपने प्रयोग में लाने के लिए पहली बार इकट्ठे करता है। प्रथम बार संकलित होने के कारण इन्हें प्राथमिक समंक कहा जाता है। "हो रेस सेक्राइस्ट" के कथनानुसार :– " प्राथमिक आँकड़ों से यह आशय है कि वे मौलिक हैं अर्थात् जिनका समूहीकरण बहुत ही कम या नहीं हुआ है। घटनाओं का अंकन या गणन उसी प्रकार किया गया है जैसा पाया गया है। मुख्य रूप से वे कच्चे पदार्थ होते हैं"। उदाहरणार्थ जैसे यदि कोई व्यक्ति ग्रामीण ऋण के विषय में प्रथम बार नये सिरे से आँकड़े एकत्र करता है तो संकलित सामग्री उसके लिए प्राथमिक कहलाएगी।

2– द्वितीयक समंक :– यह वह समंक हैं जिनका संकलन पहले से किसी अन्य व्यक्ति या संस्था द्वारा किया जा चुका है और शोधकर्ता उनको ही अपने प्रयोग में लाता है। यहाँ वह संग्रहण नहीं करता वरन् किसी अन्य उद्देश्य के लिए संकलित सामग्री को ही प्रयोग में लाता है अथवा किसी आयोग, व्यक्ति एवं समिति द्वारा पूर्व में किए गए शोध कार्य के अन्तर्गत एकत्रित किए गए समंकों को द्वितीयक समंक कहते हैं क्योंकि यह समंग तात्कालिक शोधकर्ता के द्वारा अपने शोध की प्रकृति एवं अपेक्षा के अनुसार एकत्र किए जाते हैं इसलिए यह उसके लिए प्राथमिक हैं परन्तु यदि अन्य कोई इसका प्रयोग करता है तो उसकी प्रकृति से यह मिलान नहीं करते इसलिए यह द्वितीयक समंक कहलाते हैं।

उदाहरणार्थ जैसे यदि कोई व्यक्ति सरकार द्वारा प्रकाशित विदेशी आयात–निर्यात के समंकों का प्रयोग भुगतान–संतुलन ज्ञात करने के लिए करता है तो यहाँ आयात–निर्यात के समंक उसके लिए द्वितीयक समंक होंगे। इस प्रकार की सामग्री अपने मौलिक रूप में नहीं होती वरन् सारणी, प्रतिशत आदि में व्यक्त होती है। ब्लेयर के शब्दों में "द्वितीयक समंक वे हैं जो पहले से अस्तित्व में हैं और जो वर्तमान प्रश्नों के उत्तर में नहीं बल्कि किसी दूसरे उद्देश्य के लिए एकत्र किए गए है"।

शोध कार्य में दोनों समंकों का प्रयोग किया गया है। यद्यपि प्राथमिक और द्वितीय समंकों (आंकड़ों) में उपर्युक्त विवरण के अनुसार अन्तर किया जा सकता है, परन्तु उनके बीच पाया जाने वाला अन्तर मुख्य रूप से केवल अवस्था का है। एक ही प्रकार के आंकड़े एक व्यक्ति के

लिए प्राथमिक हैं तो दूसरे के लिए द्वितीयक बन जाते हैं। "सेक्राइस्ट" के शब्दों में – "भारतीय जनगणना के आंकड़े सरकार के लिए प्राथमिक हैं परन्तु अन्य प्रयोगकर्ताओं के लिए द्वितीयक होंगे। प्राथमिक व द्वितीयक समंकों में भेद केवल अंशों का है जो समंक एक पक्ष के लिए द्वितीयक हैं वे ही अन्य पक्ष के लिए प्राथमिक होते हैं"।

प्राथमिक समंकों को एकत्र करने की रीतियाँ :–

प्राथमिक समंकों को एकत्र करने की प्रमुख रीतियाँ (चाहे संगणना अनुसंधान हो या निदर्शन अनुसंधान हो) निम्नलिखित हैं –

1. **प्रत्यक्ष व्यक्तिगत अनुसंधान :–** क्योंकि इस रीति में शोधकर्ता सूचना देने वालों से प्रत्यक्ष रूप में सम्बन्ध स्थापित करके समंक एकत्र करता है। यह रीति बहुत सरल है इसमें शोधकर्ता स्वयं उन लोगों के सम्पर्क में आता है जिसके विषय में आंकड़े एकत्र करना चाहता है। यदि शोधकर्ता व्यवहारकुशल, धैर्यवान व मेहनती है तो इस रीति द्वारा संकलित आंकड़े बहुत विश्वसनीय होते हैं। इस रीति में शोधकर्ता को निरीक्षण या अवलोकन का भारी सहारा लेना पड़ता है। यूरोप में "ली–प्ले" नामक सांख्यिक ने इस रीति द्वारा मजदूरों के आय सम्बन्धी आंकड़े एकत्र किए थे। इस रीति का प्रयोग "आर्थर यंग" द्वारा कृषि उत्पादन अध्ययन में किया गया था।

2. **अप्रत्यक्ष मौखिक अनुसंधान :–** शोध का क्षेत्र विस्तृत होने पर शोधकर्ता के लिए यह सम्भव नहीं हो पाता कि वह प्रत्यक्ष रूप से शोध के क्षेत्र की सभी इकाईयों से प्रत्यक्ष सम्पर्क स्थापित कर समंक एकत्रित कर सके। ऐसी दशा में वह किसी ऐसे व्यक्ति से सूचना प्राप्त करता है जिसे उस विषय की जानकारी हो इस रीति में शोधकर्ता

अप्रत्यक्ष एवं मौखिक रूप से सम्बन्धित व्यक्तियों के बारे में अन्य जानकार व्यक्ति से जिन्हें साक्षी कहते हैं, सूचना प्राप्त करता है। उदाहरणार्थ कक्षा के विद्यार्थियों के बारे में कोई सूचना कक्षा के मॉनीटर या कक्षाध्यापक से प्राप्त करना, एवं श्रमिकों के बारे में कोई सूचना श्रम निरीक्षक या किसी अन्य अधिकारी से प्राप्त करना। अप्रत्यक्ष मौखिक शोध तब भी आवश्यक होता है जब सूचनादाता सही उत्तर नहीं देना चाहता (जैसे आमदनी, उम्र, घर की स्थिति आदि) या सही उत्तर देने के योग्य नहीं हो। जैसे अशिक्षित व्यक्ति के बारे में जानकारी।

3. स्थानीय स्त्रोतों या संवाददाताओं द्वारा सूचना प्राप्ति :– इस रीति को स्थानीय स्त्रोतों द्वारा सूचना प्राप्ति भी कहा जाता है। इस रीति के अन्तर्गत शोधकर्ता विभिन्न स्थानों पर स्थानीय व्यक्ति नियुक्त कर देता है जो समय–समय पर अपने अनुभवों के आधार पर अपेक्षित सूचनायें भेजते रहते हैं। यह व्यक्ति संवाददाता कहलाते हैं।

4. सूचना देने वालों (अर्थात् सूचकों) द्वारा प्रश्नावली भरवाकर सूचना प्राप्त करना :– इस रीति के अन्तर्गत शोधकर्ता समंक एकत्र करने के लिए प्रश्नावली (प्रश्नों की एक सूची जो सूचकों द्वारा स्वयं भरी जाती है) तैयार करता है और उन व्यक्तियों को भरने के लिए दे देता है जिनसे उसे सूचनायें प्राप्त करनी हैं। यदि सूचकों के पास प्रश्नावली को डाक द्वारा भेजा जाता है तो इस रीति को "डाक प्रश्नावली रीति" कहा जाता है। प्रश्नावली के साथ एक अनुरोध पत्र भी लगाया जाता है जिसमें समंक एकत्र करने का उद्देश्य बताया जाता है। सूचकों को यह आश्वासन दिया जाता है कि उनके द्वारा दी गई सूचनायें गुप्त

रखी जाएंगी तथा उनसे प्रश्नावलियाँ समय पर समय पर तथा सही–सही भरकर भेजने का अनुरोध भी किया जाता है। डाक द्वारा प्रश्नावली वापस मँगाने के लिए टिकिट लगा हुआ व पता लिखा हुआ लिफाफा भेजा जा सकता है जिससे सूचकों को प्रश्नावली भरकर भेजने में अपना धन व्यय न करना पड़े।

5. प्रगणकों द्वारा अनुसूचियों को भरना :– इस रीति के अन्तर्गत प्रगणकों को अनुसूचियाँ (प्रश्नों की एक सूची जिसे प्रगणक स्वयं भरता है) देकर भिन्न–भिन्न क्षेत्रों में भेजा जाता है वहाँ वह सूचकों से सम्पर्क करके उनके उत्तर अनुसूची में लिखते हैं।

द्वितीयक समंकों के संग्रहण के स्त्रोत :–

"किसी अन्य शोधकर्ता द्वारा एकत्रित, विश्लेषित एवं प्रकाशित सांख्यिकीय सामग्री द्वितीयक समंक कहलाती है"। द्वितीयक समंकों के प्रयोग में समंकों के मौलिक संकलन की समस्या उत्पन्न नहीं होती है। अतः यह कहा जा सकता है कि द्वितीयक समंकों का संग्रहण नहीं बल्कि उनका उपयोग किया जाता है। द्वितीयक समंकों के एकत्र करने के प्रमुख स्त्रोत निम्नलिखित हैं :–

अ – प्रकाशित स्त्रोत

ब – अप्रकाशित स्त्रोत

अ – प्रकाशित स्त्रोत :– प्रत्येक देश की सरकारें सम्बन्धित समंक एकत्रित और प्रकाशित करवाती हैं। ये समंक बहुत विश्वसनीय और महत्वपूर्ण होते हैं आजकल भारत में लगभग सभी मंत्रालयों द्वारा अनेक प्रकार की सूचनायें व समंक प्रकाशित कराये जाते हैं।

प्रमुख सरकारी प्रकाशन निम्नलिखित हैं –

1. सरकारी प्रकाशन
2. अर्द्धसरकारी सस्थाओं के प्रकाशन
3. अन्तर्राष्ट्रीय प्रकाशन
4. आयोग व समितियों की रिपोर्ट
5. व्यापारिक व वित्तीय संस्थाओं के प्रकाशन
6. विश्वविद्यालय एवं शोध संस्थाओं के प्रकाशन
7. समाचार–पत्र एवं पत्रिकायें
8. व्यक्तिगत शोधकर्ताओं के प्रकाशन

ब – अप्रकाशित स्त्रोत :– अनेक शोध संस्थाओं, अर्द्धसरकारी संस्थानों, गैरसरकारी संस्थानों, सार्वजनिक प्रतिष्ठानों, विश्वविद्यालयों, महाविद्यालयों आदि में योग्य एवं अनुभवी व्यक्तियों द्वारा एकत्र बहुत से आंकड़े अप्रकाशित रह जाते है। यदि ये आंकड़े उपलब्ध हो जाएं तो इन्हें द्वितीयक आंकड़ों के रूप में प्रयोग किया जा सकता है।

3. साक्षात्कार व पूँछ–ताछ

साक्षात्कार व पूँछ–ताछ

शोधकार्य के अन्तर्गत जो कार्य स्वयं जाकर मौलिक रूप से किया जाता है अर्थात् जिस कार्य को शोधकर्ता स्वयं जाकर अपने शोध के अन्तर्गत लोगों से व्यक्तिगत रूप से जानकारियाँ प्राप्त करता है। वह सभी प्रकार की सूचनायें जो स्वयं प्राप्त करता है, साक्षात्कार व पूँछ–ताछ के अन्तर्गत आते हैं। शोधकार्य को अधिक व्यवहारिक एवं सत्यनिष्ठ बनाने के लिए सूचकों द्वारा दी गई सूचना को एक निश्चित प्रश्नावली के अन्तर्गत एकत्रित किया जाता है तो उससे शोधकार्य को अधिक व्यवहारिक बनाया जा सकता है। समग्र की प्रकृति के अनुसार प्रश्नावली एवं उसको पूँछने की विधि भिन्न–भिन्न होती है।

प्रश्नावली :– "सांख्यिकीय अनुसंधान हेतु चुने गए विषय से सम्बन्धित प्रश्नों की एक सूची जिसमें प्रश्नों के उत्तर प्रगणकों द्वारा सूचकों से पूँछ–ताछ करके लिखे जाते हैं, प्रश्नावली कहलाती है"।

प्रश्नावली तैयार करना एक विशिष्ट कला है। प्रश्नावली तैयार करते समय यह उचित होगा यदि शोधकर्ता उन आदर्श तथ्यों की व्यापक रूपरेखा बना लें जिन्हें वह प्रश्नों के उत्तर में प्राप्त करना चाहता है। एक उत्तम प्रश्नावली तैयार करने के लिए उच्च्य कोटि की योग्यता, दक्षता एवं अनुभव की आवश्यकता होती है।

अध्याय – 4

(A) उत्पादकता व लाभ

1. कृषि
2. औद्योगिक
3. व्यापारिक

(B) रेल बजट

1. रेल बजट (2006–2007)
2. रेल बजट (2007–2008)

भूमिका

किसी भी देश के भौतिक उत्थान के लिए कुशल यातायात व्यवस्था एक मूलभूत आवश्यकता है। देश की औद्योगिक, राजनैतिक एवं व्यापारिक प्रगति, यातायात के विभिन्न साधनों के उपयुक्त विकास एवं संचालन पर निर्भर करती है। इनके द्वारा द्रव्यों एवं उत्पादों के लिए स्थानिक उपयोगिता (स्पेशल यूटीलिटी) का निर्माण होता है। उद्योगों के लिए कच्चा माल श्रमिक एवं शक्ति की उपलब्धता तथा तैयार माल का वितरण एवं विपणन यातायात के साधनों द्वारा सम्पंन्न होता है। अतः इन्हें राष्ट्ररूपी शरीर के लिए धमनियों एवं शिराओं की संज्ञा दी गयी है। कार्लमार्क्स अर्थशास्त्रियों ने इसे उत्पादन के तीन क्षेत्र को निष्कर्षण, कृषि एवं विनिर्माण के अतिरिक्त चौथे क्षेत्रक के रूप में निरूपित किया है।

अधिकांश रूप में यातायात सेवा सीधे उपयोग की वस्तु नहीं है। यह समग्र आर्थिक व्यवस्थाओं में उत्पादन प्रक्रिया के लिए अनिवार्य सुविधा सेवा है। जन साधारण द्वारा प्रयुक्त प्रायः सभी वस्तुओं अथवा सेवाओं के मूल्य में यातायात लागत किसी न किसी रूप में विद्यमान है। संयुक्त राष्ट्र संघ के आर्थिक एवं सामाजिक कार्य–विभाग के एक अध्ययन के अनुसार विकासशील देशों में उत्पादों की सम्पूर्ण लागत में यातायात लागत का भाग 5 से 75 प्रतिशत के बराबर है। अतः यातायात की लागत में कमी, राष्ट्रीय उत्पाद में वृद्धि करती है एवं सभी व्यक्तियों के लिए वस्तुओं एवं सेवाओं के उपयोग के अवसर का विस्तार करती है। इसी तरह यातायात की लागत में अन्य आदानों की तुलना में कमी उद्योगों क स्थान निर्धारण, प्राकृतिक संसाधनों के शोषण एवं औद्योगिक कुशलता की उपलब्धि में लोच का वर्धन करती

है। वास्तव में इससे अर्थव्यवस्था में एक गुणक (मल्टिप्लायर) प्रभाव की सृष्टि होती है अर्थात् यातायात फलन में सुधार की मात्रा का किसी भी वस्तु के ऊपर उसके अन्तिम उपभोक्ता के पास पहुँचने के पहले कई गुना प्रभाव पड़ता है।

विश्व के विविध देशों में उत्पादन प्रक्रिया की तुलना में वितरण व्यवस्था में कम सुधार हुआ है एवं यह अनुभव किया जा रहा है कि राष्ट्र की अर्थव्यवस्था में सुधार करने के लिए वितरण व्यवस्था में सुधार आवश्यक है। इस क्षेत्र में यातायात सेवा सबसे महत्वपूर्ण इकाई है एवं अन्य वस्तुओं की तुलना में इसकी वर्धित लागत भी देश की आर्थिक व्यवस्था को धीमा कर सकती है। इस वर्धित लागत का प्रभाव यातायात क्षमता में न्यूनता या इसकी गुणवत्ता में कमी के समतुल्य है।

मूल उद्योगों का विकास आर्थिक प्रगति का महत्वपूर्ण अंग है। विकास के विविध चरणों में तत्सम्बन्धी थोक वस्तुओं के परिवहन की माँग में वृद्धि होती है। भारत में रेल युग के आरम्भ से ही कोयला एवं कृषि उत्पादों के परिवहन की प्रधानता रही है। स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात विकासोन्मुख भारत में आर्थिक प्रगति के फलस्वरूप थोक वस्तुओं के उत्पादन एवं परिवहन में महत्वपूर्ण प्रगति हुई है। रेलों को अपनी अन्तर्निहित विशिष्टताओं के फलस्वरूप इन वस्तुओं के परिवहन में प्रमुखता प्राप्त है। परिमाण की दृष्टि से सात थोक वस्तुओं – कोयला, खनिज तेल, खाद्यान्न, रासायनिक उर्वरक, सीमेण्ट, लोहा स्पाट एवं लोह अयस्क का रेलों के सम्पूर्ण यातायात में लगभग 80 प्रतिशत भाग है। प्रत्येक थोक वस्तु के परिवहन की खास विशेषताएँ है जिनका रेलों के निवेश, चल स्टॉक की डिज़ायन, मूल्य निर्धारण एवं

विपणन नीति तथा अन्तः मॉडलीय सामन्जस्य पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ा है। रेलों पर इनके परिवहन की समस्याओं के समीचीन बोध के लिए प्रत्येक थोक वस्तु की उत्पादन प्रणाली, कच्चे माल के स्त्रोत एवं परिमाण, विपणन एवं वितरण पद्धति, भावी, विकास की परियोजना आदि का राष्ट्रीय परिप्रेक्ष्य में विश्लेषण अत्यन्त आवश्यक है।

किसी भी देश में परिवहन के साधनों का विकास उसकी भौगोलिक स्थिति एवं भू–संरचना से प्रमुख रूप से प्रभावित होता है। देश की आर्थिक प्रक्रियाओं के लिए आवश्यक संसाधनों की उपलब्धता अर्थव्यवस्था के विकास का स्तर, जनसंख्या का विन्यास, उत्पादन प्रक्रिया का पैटर्न आदि तत्व परिवहन के साधनों के प्रकार एवं उनके बीच अन्तःमॉडलीय सम्बन्धों को निर्धारित करते हैं। इसके अलावा राजनैतिक एवं सुरक्षा सम्बन्धी तत्व भी परिवहन व्यवस्था के विकास को प्रभावित करते हैं।

भारत में यातायात व्यवस्था के विकास की अत्यन्त प्राचीन परम्परा है एवं इस देश में यातायात के सभी प्रचलित साधनों का प्रयोग किया जाता है। रेलें, सड़कें, जलमार्ग, वायुमार्ग, पाइपलाइन, रोडवेज आदि साधनों का विविध रूपों में उपयोग किया जाता है। रेलवे की स्थापना को हमारे देश में लगभग 150 वर्ष हुए तब से परिवहन का यह साधन निरन्तर व्यापक होता जा रहा है। इनमें माल यातायात की दृष्टि से रेलें और सड़क परिवहन प्रमुख स्थान रखते हैं। स्वतंत्रता प्राप्ति से पहले के दशकों में मुख्य पत्तनों एवं आन्तिरिक क्षेत्रों के बीच संचार, प्राथमिक वस्तुओं का निर्यात एवं उत्तर–पश्चिमी क्षेत्र की सामरिक आवश्यकताओं ने परिवहन संयोजन को प्रभावित किया था

परन्तु स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात इन उद्देश्यों में आमूल परिवर्तन हुआ है। द्वितीय महायुद्ध के वर्षों में रेलों एवं सड़कों के अनुरक्षण में उपेक्षा के फलस्वरूप विशाल स्तर पर पुनर्स्थापन–कार्य की आवश्यकता हुई। इस उद्देश्य की पूर्ति के पश्चात यातायात व्यवस्था के विकास का उपयोग बड़े परिमाण पर आर्थिक एवं औद्योगिक विकास के लिए अनुचर एवं अग्रदूत के रूप में किया जा रहा है। औद्योगिक विकास की योजनाओं के प्रारम्भ होने पर यातायात योजना में निम्न तत्वों पर ध्यांन रखा गया है –

1. भारी उद्योगों एवं औद्योगिक विकास के नवीन केन्द्रों की माँग।

2. सिंचाई, ऊर्जा, खनन, एवं खनिज तेल सम्बन्धी परियोजनाओं के निर्माण की माँग।

3. खनिज अयस्कों का निर्यात।

4. यातायात का विविधीकरण जिसमें पत्तन, नौवहन एवं वायुमार्ग सम्मिलित हों।

5. अल्प विकसित क्षेत्रों मं विकास के लिए यातायात व्यवस्था का निर्माण।

(1) कृषि

भारतीय अर्थव्यवस्था कृषि प्रधान अर्थव्यवस्था है। यहाँ दो–तिहाई जनसंख्या गाँवों में निवास करती है और प्रत्यक्ष एवं अप्रत्यक्ष रूप से कृषि के माध्यम से रोज़गार के अवसर पाती है। इसी कारण राष्ट्रीय आय में सर्वाधिक सहयोग देने वाला हिस्सा भी कृषि ही है। अन्तर्राष्ट्रीय व्यापार में ही कृषि प्रथम स्थान पर है। उद्योगों के कच्चे माल की आपूर्ति मुख्यतः कृषि के द्वारा ही की जाती है जिसके कारण औद्योगिक उन्नति भी तीव्र गति से हुई है। कृषि को लाभदायक स्थिति में पहुँचाने के कारण रेल विभाग का विशेष सहयोग है क्योंकि कृषि के उत्पादों को एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाने के लिए यों तो सड़क परिवहन का सहयोग लिया जाने लगा है परन्तु रेल के द्वारा एक बड़ा भाग एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुँचाया जाता है। कृषि आदानों को एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुँचाने अथवा निर्माण स्थल से खेत तक प्रयोग हेतु पहुँचाने में रेल का बहुत बड़ा योगदान है।

इसी प्रकार खेती के कार्यों में उपयोग की जाने वाली विभिन्न सामग्री जैसे बीज, उर्वरक इत्यादि वस्तुओं को उपयुक्त स्थान पर समयानुसार सुगमता से पहुँचाया जाता है। निकटतम रेलवे स्टेशन के द्वारा किसान अपने माल को प्राप्त करके अपने कार्य को सुचारू रूप से संचालित कर सकता है। कृषि कार्य में लगे मजदूरों को आवश्यकतानुसार खेतों में काम करने के लिए जब दूरदराज से लाया जाता है तो उनके आने जाने के परिवहन के रूप में रेलवे सुगम साधन साबित होता है। इसी प्रकार जब खेत में मजदूरों की आवश्यकता नहीं रहती अर्थात फसल बोने के बाद और फसल कटाई

के बाद जब मजदूर खाली हो जाते हैं तो वे स्वतः ही अथवा किसी माध्यम के द्वारा मजदूरी हेतु किसी महानगर में चले जाते हैं तो भी रेल ही उनके आवागम का महत्वपूर्ण साधन सिद्ध होता है। इस प्रकार कृषि उत्पादकता वृद्धि में रेल विभाग के सहयोग को नकारा नहीं जा सकता।

कृषि विभिन्न प्रकार के उत्पादों को उत्पादित करती है उनमें व्यापारिक फसलें और खाद्य फसलें अलग-अलग होती हैं। व्यापारिक फसलों को समयानुसार निर्माण हेतु उपयुक्त स्थान पर पहुँचाने (जैसे रूई, चाय, कॉफी, काजू की प्रक्रियायें) का कार्य रेल विभाग सुगमता से संचालित कर रहा है। इसी प्रकार खाद्य फसलों में स्थाई अथवा दीर्घ अवधि के उत्पादों को उनकी बिक्री के लिए या उनके द्वारा उत्पादित होने वाले (कच्चे माल के रूप में) उत्पादों को उत्पादन केन्द्रों में पहुँचाने का कार्य रेल विभाग कर रहा है तो वहीं कृषि के ऐसे उत्पाद जो शीघ्र नष्ट हो जाते हैं उनको बिक्री केन्द्र पर पहुँचाने का कार्य भी रेल विभाग द्वारा कुशलता से किया जाता है। इस प्रकार के उत्पादों के लिए रेलवे की व्यवस्था बिल्कुल अलग प्रकार की है। कहीं-कहीं इस प्रकार के माल को ले जाने वालों के लिए पैसेन्जर ट्रेनों में अलग से व्यवस्था की गई है। जैसे सब्जियों एवं दूध की बिक्री केन्द्रों पर आपूर्ति हेतु अलग से व्यवस्था है। जिस प्रकार शरीर में रक्त वाहिनियाँ रक्त का संचार पूरे शरीर में करती हैं उसी प्रकार रेल यातायात कृषि के उत्पादों, उत्पादन से सम्बन्धित साज-सामान एवं श्रम शक्ति को सम्पूर्ण भारत में एक स्थान से दूसरे स्थान पर भेजने का काम सुगमता से करती है। इसी कारण देश के विभिन्न क्षेत्रों में भौगोलिक एवं मौसम के

आधार पर उत्पादित होने वाली वस्तुएँ सम्पूर्ण देश में क्रय–विक्रय हेतु उपलब्ध होती हैं जिनका उत्पादन उन क्षेत्रों में नहीं होता है। जैसे कश्मीर क उत्पाद सेव, अखरोट इत्यादि दक्षिण के बाजारों में बिक्री हेतु उपलब्ध होते हैं और दक्षिण में उत्पादित होने वाले काजू, किसमिश, मसाले आदि देश के विभिन्न क्षेत्रों में सुगमतापूर्वक पाये जा सकते हैं। कुछ ऐसे उत्पाद जो पूर्व में उत्पादन क्षेत्र से बाहर बिक्री हेतु नहीं जा पाते थे परन्तु आज रेलवे द्वारा उपलब्ध व्यवस्था के द्वारा सुगमता से पहुँच जाते हैं। जैसे महाराष्ट्र का केला व संतरा बैगनों में व्यवस्थित ढंग से बुक करके देश के किसी भी भाग में भेजा जा सकता है। उसी प्रकार हिमाचल की चेरी एवं उत्तरी क्षेत्र का बड़ा बेर सम्पूर्ण भारत में बिक्री हेतु उपलब्ध होता है। महत्वपूर्ण तथ्य यह है कि वह रेल द्वारा एक स्थान से दूसरे स्थान तक भेज दिए जाते हैं उनकी ताजगी पर कोई असर दिखाई नहीं देता। इसी प्रकार दक्षिण में उत्पादित होने वाला रबर प्रक्रिया हेतु उद्योग केन्द्रों पर रेल द्वारा सुगमता से पहुँचाया जाता है तो दूसरी ओर उद्योग केन्द्रों से शोधन प्रक्रिया करके, उसके उत्पादों को देश के विभिन्न बाजारों में बिक्री हेतु पहुँचाया जाता हैं। हमें यह स्वीकार करना होगा कि कृषि के उत्थान में जहाँ रेल का योगदान है वहीं रेल विभाग को राजस्व उपलब्ध कराकर कृषि ने उसके विकास में महत्वपूर्ण योगदान दिया है । ऐसा कहा जा सकता है कि कृषि एवं रेल एक दूसरे के सहयोगी हैं।

(2) औद्योगिक

वर्तमान में देश के औद्योगिक विकास की सम्भावनाओं की कल्पना बिना रेलवे के सहयोग के नहीं की जा सकती। औद्योगिक विकास को यदि हम गम्भीरतापूर्वक उसके प्रारम्भिक समय से मूल्यांकित करते हैं तो हम पाते हैं कि जबसे भारत में रेल की स्थापना हुई तब से उद्योगों के विकास में हमने तेजी से कदम रखा है। भारत में रेल का लगभग 150 वर्षों का इतिहास है। यह समय लगभग वही है जब यूरोप में औद्योगिक क्रान्ति चल रही थी। भारत में भी कुछ बड़े–बड़े औद्योगिक घराने इसी कालखण्ड में विकसित हुए और इन्हीं के सहयोग से औद्योगिक विकास को बल मिला। उद्योगों की स्थापना के लिए आवश्यक संसाधन एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुँचाने का कार्य रेल विभाग द्वारा सुगमता से किया गया। इससे उद्योगों की स्थापना में आसानी हुई। इसके साथ ही कच्चे माल की निरन्तर आपूर्ति एवं निर्मित माल को बिक्री हेतु विभिन्न स्थानों पर पहुँचाने का उत्तरदायित्व भी रेलवे विभाग ने कुशलता से निभाया है। बड़े–बड़े औद्योगिक केन्द्रों चाहे वह सार्वजनिक हों अथवा निजी संस्थानों के माल को सुगमतापूर्वक लाने तथा ले जाने के लिए रेल की पटरी भी बिछा दी गई जो मुख्य रेल स्टेशन औद्योगिक केन्द्र तक बिछाई गई। इन पटरियों द्वारा रेल विभाग स्वयं अपने इंजनों के माध्यम से सम्बन्धित उद्योग की बोगियों को औद्योगिक केन्द्र तक पहुँचाने का कार्य करता है और जब यह बोगियाँ खाली हो जाती हैं अथवा निर्मित माल से भर जाती हैं तो इन्हें औद्योगिक केन्द्र से खींचकर मालगाड़ी में जोड़कर अपेक्षित स्थान पर पहुँचाने का कार्य भी रेल विभाग करता है। इस प्रकार बड़े औद्योगिक संस्थानों को तो योगदान मिल ही रहा है

साथ ही छोटे–छोटे उद्योगों के लिए आवश्यक माल की आपूर्ति भेजने वाले के आदेश पर सामूहिक रूप से सम्बन्धित स्थान पर पहुँचायी जाती है और इसी प्रकार छोटे उत्पादकों के उत्पाद को उनके आदेश पर सम्बन्धित स्थान पर भेजने का कार्य भी रेल विभाग कर रहा है। यही कारण है कि देश के किसी भी कोने में स्थापित उद्योग को आवश्यक आपूर्ति एवं उसके उत्पादित उत्पादों को समयानुसार सम्बन्धित स्थान पर बिक्री हेतु भेजने का कार्य भी रेल विभाग के द्वारा सम्पन्न हो रहा है।

बड़े उद्योगों की दृष्टि से रेलवे एक उत्पादन एवं विपणन का महत्वपूर्ण साधन सिद्ध हो रहा है। इन उद्योगों के भारी संयत्रों को लाने ले जाने का कार्य रेल द्वारा आसानी से किया जाता है। निकटतम रेलवे से उद्योग केन्द्र तक रेल की पटरियाँ विभाग द्वारा बिछाई गई हैं जिसके कारण उद्योग केन्द्र पर माल पहुँचाने एवं वहाँ के उत्पाद को विपणन एवं निर्यात हेतु विपणन केन्द्र अथवा निर्यात केन्द्र तक पहुँचाने का कार्य भी रेल द्वारा आसानी से किया जाता है।

सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों में यह सब सुविधाएँ आसानी से राजकीय स्तर पर उपलब्ध हो जाती हैं क्योंकि सार्वजनिक क्षेत्र का उत्पादन केन्द्र व रेल दोनों ही सरकार के नियंत्रण में है। सार्वजनिक क्षेत्रों के उद्योगों का उद्देश्य लाभ कमाने के साथ–साथ जन सामान्य के लिए कल्याणकारी होता है और रेल विभाग का भी उद्देश्य लाभ के साथ–साथ सामाजिक कल्याण का है अतः दोनों में सामंजस्य आसानी से हो जाता है। सार्वजनिक क्षेत्र में चलने वाले उद्योग प्रायः सार्वजनिक क्षेत्र के ही अन्य उद्योगों से आवश्यकतानुसर सहयोग लेते हैं बहुत

मजबूरी अथवा बाध्यता की स्थिति में वह निजी क्षेत्र के उद्योग से सेवायें प्राप्त करते हैं इन उद्योगों का उद्देश्य व रेल विभाग का उद्देश्य समान होने के कारण इनमें होने वाली आपूर्ति रेल विभाग कम समय में तत्काल करता है और इनके उत्पादों को भी शीघ्र यथा स्थान पहुँचाने की व्यवस्था करता है। सार्वजनिक क्षेत्र के उद्योगों के लिए रेल विभाग की सेवायें वरदान सिद्ध हुई हैं।

निजी क्षेत्र के छोटे व बडे एवं मध्यम श्रेणी के सभी उद्योगों का उद्देश्य लाभ कमाने का होता है अतः वह अपने उत्पादन से सम्बन्धित विभिन्न आदानों को लाने के लिए सस्ती एवं सुविधाजनक परिवहन सेवा का प्रयोग करना चाहते हैं जिसमें उन्हें रेल ही सबसे उपयुक्त एवं सस्ती सेवायें उपलब्ध कराती है जिसके कारण वह भी इसका प्रयोग करके विभिन्न वस्तुओं के मँगाने एवं भेजने की क्रिया के द्वारा रेल के सहयोग से लाभ कमाते हैं। यह उद्यम जब सम्भव नहीं होता तो परिवहन के अन्य साधनों का भी प्रयोग सुगमता पूर्वक करते हैं परन्तु ऐसा तभी करते हैं जब रेल की पहुँच उस क्षेत्र तक नहीं होती । छोटे उद्योगों जिनका आकार अधिक बड़ा नहीं होता उनका फुटकर सामान जैसे मशीनें, कच्चा माल तथा उत्पादित वस्तुएँ रेल विभाग द्वारा पार्सल के माध्यम से बुक करके यथेष्ट स्थान तक पहुँचायी जाती हैं।

उपयोग के दृष्टि से यदि हम रेल की मीमांशा करते हैं तो हम पाते हैं कि उपयोगी वस्तुओं को जहाँ जब जैसी आवश्यकता हो तदनुसार पहुँचाने का कार्य आसानी से सम्पादित होता है इसके साथ ही यदि कोई प्राकृतिक विपदा जैसे बाढ़, भूकम्प, अनावृष्टि से पीडित क्षेत्रों में खाद्य आपूर्ति एवं मुसीबत में फँसे लोगों को स्थानांतरित करने

का महत्वपूर्ण कार्य कुशलता पूर्वक रेल विभाग ने संचालित किया है। विभिन्न प्रकार के संयत्रों चाहे वह सार्वजनिक उपक्रमों में प्रयोग किए जाएं अथवा निजी में, को लाने ले जाने का कार्य करना रेल विभाग की विशिष्टता है। देश की वितरण प्रणाली को मजबूत आधार देने का कार्य रेल विभाग द्वारा ही संचालित हेाता है। खाद्य आपूर्ति, मिट्‌टी का तेल, डीजल पैट्रोल को सम्पूर्ण देश में समयानुसार पहुँचाकर उसकी माँग पूर्ति में संतुलन बनाये रखने का कार्य रेल द्वारा सुगमता से किया जाता है। इसका मुख्य कारण यह भी है कि उसके मार्ग में कभी अवरोध उत्पन्न नहीं होता।

रेल स्वयं अपने आप में सार्वजनिक क्षेत्र का सफल उद्योग है। वह लाभ कमाने के लिए तो विभिन्न योजनायें चलाता ही है साथ ही सार्वजनिक कल्याण के उद्‌देश्य से प्रेरित होने के कारण जनसामान्य को सस्ती सुविधायें भी उपलब्ध कराता है। अपने आकर्षण को बनाये रखने के लिए तथा ऐतिहासिक एवं ज्ञानवर्धक जानकारी उपलब्ध कराने के उद्‌देश्य से कुछ ऐसी विशेष रेलगाड़ियाँ चलाता है। जिसमें भारतीय स्वतंत्रता संग्राम एवं रेल के इतिहास से सम्बन्धित सचित्र झाँकी उपलब्ध होती है जिसके कारण विद्यार्थियों एवं जनसामान्य को जानकारी उपलब्ध होती है। ऐसी ही रेलगाड़ी में ही पुस्तक का लाभ एवं प्रदर्शनी साथ ही चलता हुआ अस्पताल स्थापित करके रेलवे ने उन लोगों को सुविधायें उपलब्ध कराई हैं जिनकी पहुँच महानगरों तथा बडे केन्द्रों तक नहीं हैं । ऐसी रेलगाडियाँ एक स्टेशन पर कुछ समय तक रूककर विद्यार्थियों एवं जनसामान्य को अपनी सुविधायें देती है फिर

पूर्व निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार आगे को बढ़ जाती है और वहाँ भी उसी प्रकार सेवायें देती है।

देश के औद्योगिक विकास में तो रेल विभाग का येागदान है ही साथ ही उद्योगों की स्थापना से लेकर उनके उत्पाद की बिक्री तक में रेल विभाग महती भूमिका अदा करता है। जैसे :–

वितरण व्यवस्था को सुदृढ़ बनाने के लिए खाद्य पदार्थों की आपूर्ति देश के सम्पूर्ण भागों में की जाती है। आपत्तिकाल में आवश्यकतानुसार खाद्य पदार्थ एवं सेना से सम्बन्धित साजसामान एक स्थान से दूसरे स्थान पर सुगमता से पहुँचाया जाता है इसी प्रकार उपभोग गत वस्तुयें भी देश के विभिन्न भागों में रेल विभाग द्वारा सुगमता से पहुँचायी जाती हैं क्योंकि इन वस्तुओं का उत्पादन देश के अलग–अलग भागों में होता है अतः इनकी सुगम उपलब्धता के लिए रेल विभाग ही महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वहन करता है।

उत्पादन की प्रक्रिया को सुचारू रूप से चलाने एवं उसके विकास को निरन्तर नवीनता प्रदान करने के लिए विभिन्न साधनों की आवश्यकता होती है। जिन्हें विभिन्न भागों से एकत्रित करना होता है जो रेल विभाग के सहयोग के द्वारा ही सम्भव है। इसी प्रकार कृषि के उत्पादों व कृषि के उत्पाद हेतु आवश्यक साधनों को लाने ले जाने का कार्य भी रेल विभाग द्वारा सुगमता से किया जाता है जिससे आज कृषि के समस्त उत्पादन सम्पूर्ण देश में उपलब्ध होते हैं। बड़े एवं छोटे उद्योग सभी के लिए एक सामान्य सुविधाएँ रेल विभाग उपलब्ध कराता है परन्तु जिन उद्योगों की उत्पादकता अधिक है उन्हें विशेष सुविधाओं के अन्तर्गत रखा जाता है जिससे माल लाने ले जाने में सुविधा हो।

इसके लिए उद्योग केन्द्र तक रेल पटरियाँ बिछाकर माल के आवागमन को सरल बनाया जाता है। इस प्रकार औद्योगिक विकास में भी रेल विभाग का महत्वपूर्ण येागदान है। रेल विभाग अपने आप में स्वयं एक ऐसा उद्योग है जो न्यूनतम् लागत में अपने उपभोक्ताओं को अधिकतम् सेवायें एवं लाभ देने का प्रयास करता है। इसी के कारण उत्पादन के साधनों में निरन्तरता एवं गतिशीलता बनी रहती है। सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र दोनों ही रेल विभाग के सहयोग से बढ़ रहे हैं।

(3) व्यापारिक

जिस प्रकार उद्योगों के स्थापन एवं संचालन में रेल विभाग महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वाह कर रहा है उसी प्रकार व्यापारिक गतिविधियों के संचालन में भी रेल विभाग का महत्वपूर्ण योगदान है। कुशलतापूर्वक व्यापारिक संचालन के लिए रेल विभाग ने बड़े–बड़े कंटेनर बनाकर व्यापारिक नगरों के रेलवे यार्ड पर रखे हैं जिनमें व्यापारी अपना माल भरकर रेल विभाग को सौंपते हैं और रेल विभाग उन्हें क्रेनों से उठाकर उन कंटेनरों को विशेष रूप से निर्मित माल गाड़ी में रखकर सम्बन्धित स्थान पर भेजता है और वहाँ भी रेल विभाग द्वारा उन कंटेनरों को उतारने के लिए क्रेन की सुविधा दी जाती है जिससे व्यापारी अपने माल को सुरक्षित पहुँचाने में सफल होते हैं। छोटे–छोटे व्यापारी माल को बुक कराकर भी एक स्थान तक भेज सकते हैं यदि त्वरित संप्रेषण करना है अथवा साथ में सामान ले जाना है तो एक निश्चित मात्रा का माल सवारी गाड़ी के एस0एल0आर0 में बुक कराकर साथ में ले जाया जा सकता है एवं गन्तव्य स्थान पर यात्रा पूरी होने पर (छुड़ाकर) अपेक्षित स्थान पर पहुँचाया जा सकता है। शीघ्र नष्ट हो जाने वाली वस्तुओं को यदि रेल के द्वारा एक स्थान से दूसरे स्थान को भेजा जाता है तो रेल विभाग बड़ी कुशलता एवं तत्परता से उन वस्तुओं को अनुकूल वातावरण में जिससे वह नष्ट न हों एक स्थान से दूसरे स्थान तक समय रहते पहुँचा देता है। यही कारण है कि आज कशमीर का सेव कन्याकुमारी के बाजार में बिकता हुआ दिखाई देता है और दक्षिण भारत के उत्पाद उत्तर भारत में बड़ी आसानी से उपलब्ध हो जाते हैं। अब रेल विभाग के सहयोग के कारण प्रान्तों की सीमायें व्यापारिक दृष्टि से नगण्य हो गईं और माल की

उपलब्धता सम्पूर्ण भारत में सुगम हो गई चाहे वह देश के किसी भी कोने में उत्पादित होती हो उसकी उपलब्धता सम्पूर्ण देश में सुगम है।

व्यापार के संचालन में व्यापारी परिवहन के सभी साधनों को प्रयोग में लाते हैं परन्तु रेल यातायात सर्वोत्तम यातायात है क्योंकि इसके द्वारा माल सुरक्षित एवं व्यवस्थित ढ़ंग से एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुँचाया जा सकता है। सबसे महत्वपूर्ण विषय यह है कि रेल परिवहन के द्वारा व्यापारी अपना माल अपने साथ भी ले ज़ा सकता है। उसे यदि शीघ्र माल को गन्तव्य तक पहुँचाना है तो त्वरित सेवा का प्रयोग करके अपने माल को भेज सकता है। व्यापारी अपनी आर्थिक स्थिति के अनुसार ही माल को मँगाते हैं। यदि अधिक मात्रा में माल को मँगवाना है तो पूरी बैगन पूरी रेलगाड़ी बुक कराई जा सकती हैं। जैसे महाराष्ट्र एवं दक्षिण भारत से केले की पूरी की पूरी ट्रेन बुक करके व्यापारी बिक्री हेतु मँगाते हैं। इस प्रकार की वस्तुयें जो शीघ्र नष्ट हो जाती है रेलवे प्राथमिकता के आधार पर एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुँचाता है अर्थात ऐसी मालवाहक ट्रेनों को शीघ्र लाइन क्लियर दी जाती है। इसी प्रकार पत्थरों की गिट्टी इत्यादि के व्यापारी पूरी की पूरी ट्रेन बुक कराकर मँगाते हैं। यह भी देखा जाता है कि पंजाब एवं हरियाणा से दूध देने वाले पशुओं की पूरी की पूरी ट्रेन अपेक्षित स्थानों तक भेजी जाती है। इनमें जानवरों के संग उनके सेवादार भी साथ में ही यात्रा करते हैं और रास्ते भर दूध की बिक्री करते हुए जाते हैं।

कुछ ऐसे सुदूर क्षेत्र व इलाके हैं जहाँ सड़क परिवहन का सम्पर्क अभी तक नहीं है वहाँ सभी प्रकार की व्यापारिक गतिविधियों

का उत्तरदायित्व रेल विभाग ही करता है। जैसे मण्डपम्प से रामेश्वरम् पहुँचने के लिए केवल रेल ही एकमात्र साधन है। अतः व्यापारी चाहे वह वस्तु विक्रेता हो अथवा परिवहन सेवाओं के व्यापारी हों (टैम्पो , टैक्सी) वे सब रेल के द्वारा ही अपने साधनों को वहाँ ले जाकर गतिविधियों का संचालन करते हैं। इसी प्रकार जम्मू से श्रीनगर के लिए रेल परिवहन की व्यवस्था जा की जा रही है उससे कश्मीर में एवं कश्मीर के लोगों का सम्पूर्ण देश में व्यापारिक सम्पर्क कुशलता से संचालित किया जा सकेगा। व्यापारी रेल के माध्यम से अपना माल इसलिए और मँगाना चाहता है यदि माल खराब अथवा नष्ट हो जाता है या समय से नहीं पहुँचता तो क्लेम वसूलने की व्यवस्था रेलवे नियम के अन्तर्गत उपलब्ध है।

बहुत से व्यापारी अपनी व्यापारिक गतिविधियेां को रेल संचालन के द्वारा ही संचालित रखते हैं। ऐसे व्यापारी रेलवे में अपनी माल की सप्लाई करके अथवा रेलवे को अपनी सेवा प्रदान करके ही व्यापार करते हैं जैसे खाद्य आपूर्ति सप्लाई करने वाले, कम्प्यूटर स्थापित करने वाले, किराये पर कूलर लगाने वाले व किराये पर अपने वाहन आवश्यकतानुसार रेलवे को उपलब्ध कराने वाले इसी प्रकार अनेक ठेकेदार अपनी सेवायें रेलवे के साथ व्यापारिक सम्बन्ध स्थापित करते हैं और जीविका प्राप्त करते हैं। हम कह सकते हैं कि रेल विभाग स्वयं अपनी व्यापारिक गतिविधियों को संचालित करता है तो दूसरी ओर अनेक छोटे–बड़े व्यापारियों को ऐसा अवसर प्रदान करता है कि वे उत्साहपूर्वक व्यापार करके अपने आय के साधन को प्राप्त कर सकते हैं।

व्यापारिक दृष्टिकोण से रेल विभाग ने देश की वितरण एवं आपूर्ति व्यवस्था को अत्यन्त सुदृढ़ बनाया है एवं सफलतापूर्वक संचालित किया है। उत्तर भारत में उत्पादित होने वाला औद्योगिक एवं कृषि से सम्बन्धित माल अपने क्षेत्र में उपयोग के साथ–साथ देश के अन्य क्षेत्रों में आवश्यकतानुसार भेजा जाता है। जैसे कश्मीर का सेव एंव अखरोट देश के प्रत्येक भाग में उपलब्ध होता है । इसी प्रकार दक्षिण का उत्पाद जैसे गरम मसाले, फल एवं कपड़े देश के उत्तरी भाग में भी सुगमतापूर्वक उपलब्ध हो जाते हैं। यह सब रेल विभाग के सहयोग से ही सम्भव हुआ है।

रेलवे का योगदान (लाभ)

भूमिका

भारतीय रेल उद्योग अपने आप में स्वयंपूर्ण उद्योग है। इसकी अपनी स्वयं की लोकोमोटिव, कोचेज, बैगन्स, चक्के–पहिये, पूल सिग्नल, यंत्रणा एवं टेलीकम्यूनिकेशन इंजन की उत्पादन इकाइयाँ है। इसकी अपनी प्रिंटिंग प्रेसेस हैं जो इस उद्योग की सभी जरूरतें पूरी कर सकती हैं। इतना ही नहीं पिछले कई दशकों से बाहर का कार्य भी लेकर उसको पूरा करने का काम उनके द्वारा किया जाता है। इस उद्योग द्वारा देश के लिए कितनी सारी सेवायें समर्पित की हैं। इस उद्योग को देश की जीवन रेखा के रूप में जाना जाता है।

भारत की एकता तथा अखण्डता बनाये रखने में तथा देश के निर्माण के प्रति भारतीय रेल उद्योग का महत्वपूर्ण स्थान रहा है। जान–माल को एक जगह से दूसरी जगह ले जाने की अपनी प्राथमिक जिम्मेदारी के साथ–साथ इस उद्योग द्वारा कई प्रकार की रियायतें दी जाती हैं। विद्यार्थी, वरिष्ठ नागरिक, उपनगरीय सेवा, उपभोक्ता, स्वतंत्रता सेनानी, विकलांग, कलाकार एवं कैंसर जैसी गम्भीर बीमारी से ग्रसित यात्रियों को यात्रा करने हेतु विविध प्रकार की रियायतें दी जाती हैं। जीवनदायक चीजें, संरक्षण, उत्पादन, अनाज तथा नमक जैसी चीजों को रियायती दरों में ढ़ोया जाता है। बाढ़, भूकम्प, चक्रवात तथा अन्य राष्ट्रीय आपदाओं के समय परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए आवश्यक वस्तुओं को मुफ्त में प्रभावित क्षेत्रों में पहुँचाने का काम इस उद्योग द्वारा किया जाता है। इन सभी जिम्मेदारियों को निभाते हुए भारी आर्थिक बोझ सहन करने के बावजूद केन्द्र सरकार को लाभांश के रूप में 4000 करोड़ रूपये से ज्यादा रकम का भुगतान हर साल भारत सरकार को किया जाता है और ऐसे महत्वपूर्ण उद्योगों को आज

की सरकार की प्रगतिगामीशील नीतियों के कारण तथा आर्थिक सहायता धीरे–धीरे हटाने के कारण भारी आर्थिक कठिनाईयों का सामना करना पड़ रहा है। ऐसे समय हमें इस बात को भूलना नहीं चाहिये कि विकसित देशों की सरकारें भी अपने–अपने रेल उद्योगों की भारी आर्थिक सहायता देकर उनको सुचारू रूप से चलाने के लिए मदद करती हैं।

62800 किमी लम्बा रेल संचार वाली भारतीय रेल भारत की सर्वाधिक बड़ी सम्पत्ति है। आजादी से पहले नेटवर्क 54000 किमी लम्बा था और आजादी के बाद इसे अब तक केवल 13500 किमी लम्बाई का इजाफा हो पाया है। सड़क मार्ग की अपेक्षा रेल मार्ग के विस्तार को कम प्राथमिकता दी गई। रेल परिवहन का सबसे बड़े साधन के साथ सबसे सस्ता साधन है और ये युद्ध, शांतिकाल, सूखा, बाढ़ तथा भूकम्प जैसी प्राकृतिक आपदाओं के समय कसौटी पर खरी उतरी है । भारतीय रेल दुनिया की दूसरे क्रम का विशाल उपक्रम है जिसमें एकल प्रबंधन के अन्तर्गत 15 लाख कर्मचारी कार्यरत है और प्रतिदिन चलाई जा रही 8000 यात्री गाड़ियों एवं 5500 माल गाड़ियों के जरिये 136 करोड़ यात्री तथा 12 लाख टन माल की ढुलाई का काम पूरा किया जाता है।

रेलों को राष्ट्र की जीवनरेखा कहा जाता है। रेलों ने भारत के आर्थिक, सामाजिक व राजनैतिक क्षेत्र में क्रांति सी ला दी है। ऐसा कोई भी क्षेत्र नहीं है जिसमें रेलों ने योगदान न किया हो। रेलों ने कृषि का व्यापारीकरण करके कृषकों के जीवन स्तर को ऊँचा उठाया है। आन्तरिक एवं बाहय व्यापार की मात्रा को बहुत अधिक बढ़ाया है।

देश में औद्योगिक व्यवस्था को नये आयाम देकर राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था को नया स्वरूप प्रदान किया है। शिक्षा का प्रचार एवं प्रसार किया है। इस प्रकार से रेलों से प्राप्त होने वाले लाभों को निम्न प्रकार से वर्णित किया जा सकता है।

<u>(क) रेलों के आर्थिक लाभ</u> :– रेलों ने भारत के ही नहीं अपितु समस्त विश्व के आर्थिक जीवन को प्रभावित किया है । आर्थिक क्षेत्र में रेलों से प्राप्त होने वाले लाभों की विवेचना कृषि, उद्योग एवं व्यापार के क्षेत्र में की जा सकती है।

(अ) कृषि पर प्रभाव – कृषि व्यवस्था को रेलों से निम्नलिखित लाभ हुए हैं–

1. कृषि का वाणिज्यीकरण :– कृषि अब जीवनयापन का ही साधन नहीं है बल्कि व्यवसाय का माध्यम है। परिवहन साधनों के अभाव में कृषि उत्पादकों की बिक्री स्थानीय बाजारों के ऊपर निर्भर रहती थी। केवल ऐसी वस्तुओं का ही उत्पादन किया जाता था जिनकी खपत स्थानीय स्तर के बाजारों में ही हो जाए। रेलों के आगमन के साथ ही बाजार व्यवस्था का विस्तार हो गया। आज भारत के ग्रामीण क्षेत्र भी देश के बड़े–बड़े नगरों से जुड़ गए हैं। खाद्यानों तथा अन्य कृषि उत्पादों का व्यापार सम्पूर्ण देश में किया जाता है।

2. कृषि का यंत्रीकरण :– कृषि के यंत्रीकरण में भी रेल का योगदान रहा है। भारत में खेती परम्परागत पुराने तरीके से की जाती थी जिससे कृषकों की ऊर्जा भी अधिक नष्ट होती थी प्रति एकड़ उपज भी बहुत कम थी । रेलों ने ग्रामों को शहरों से जोड़ा तथा आधुनिक तकनीकि को कृषकों तक पहुँचाया । आज का कृषक आधुनिक

तकनीकों को अपनाकर प्रति एकड़ अधिक उपज पैदा करता है। खेतों में उर्वरक, कीटनाशक दवाओं तथा समुन्नत बीजों का यथासाध्य उपयोग किया जाता है।

3. <u>शीघ्र नाशवान वस्तुओं के उत्पादन में वृद्धि :–</u> शीघ्र नाशवान वस्तुओं जैसे सब्जी, दूध, फल, अण्डे आदि की विशेषता यह होती है कि इनका उपभोग शीघ्रातिशीघ्र किया जाना चाहिए अन्यथा उनके खराब होने की आशंका बनी रहती है। इनकी खपत स्थानीय स्तर पर नहीं की जा सकती। इसके लिए नये नये बाजारों की आवश्यकता पड़ती है। रेलों ने नाशवान वस्तुओं के लिए नये नये बाजार पैदा किये है। बहुत अधिक जनसंख्या वाले नगरों के लिए वस्तुओं की पूर्ति ग्रामीण क्षेत्रों द्वारा ही की जाती है इससे चूँकि कृषकों को अच्छा मूल्य प्राप्त होता है इसलिए इनके उत्पादन में वृद्धि होती जा रही है। रेलें इन बढ़े हुए उत्पादन को ग्रामों से शहरों में पहुँचाने का कार्य बड़ी सुगमता से करती हैं। अतः इस प्रकार कृषकों के लाभ में वृद्धि हुई है।

4. <u>अकालों पर नियंत्रण (रोक)</u> :– स्वतंत्रता से पूर्व भारत में विश्वप्रसिद्ध अकाल पड़े हैं। इन अकालों पर नियंत्रण नहीं किया जा सकता। इसके मुख्यतः दो कारण थे। एक तो खाद्यानों की कमी, दूसरे उपलब्ध खाद्यानों का परिवहन साधनों के अभाव में अधिकता वाले स्थानों से अकाल क्षेत्र में न पहुँच पाना। रेलों ने इस समस्या पर सफलतापूर्वक काबू पा लिया है। रेलों के आगमन के पश्चात से उत्पादन में तो वृद्धि हुई ही है साथ ही उत्पादित माल को उपयुक्त स्थान पर पहुँचाने का भी रेल विभाग ने बड़ी सुगमता के साथ किया।

5. कृषि श्रमिकों की गतिशीलता में वृद्धि :– भारत के कृषि श्रमिकों को सर्वाधिक अगतिशील माना जाता था। वह अपने परिवारीजनों के साथ मोह बंधन में इस प्रकार बँधा रहता है कि एक लम्बे समय तक उन्हें छोड़कर ग्राम से बाहर नहीं जा सकता। उसे ग्राम में ही उपलब्ध रोजगार की दशाओं में रहकर ही काम करना पड़ ता है जबकि ग्रामों में मौसमी तथा छिपी बेरोजगारी पाई जाती है। रेलों के विकास के साथ–साथ कृषि श्रमिकों की गतिशीलता में वृद्धि हुई है।

6. कृषकों की शिक्षा में योगदान :– जबसे सस्ती तथा शीघ्रगामी रेल परिवहन की सुविधायें कृषकों को सुलभ हो गई हैं तबसे उनके शैक्षिक स्तर में वृद्धि हो गई है। आज कृषकों के ज्ञान में वृद्धि हेतु प्रदर्शनियाँ, सेमीनार, प्रशिक्षण शिविर तथा ओरिएन्टेशन कैम्प आदि आयोजित किए जाते हैं जिनमें देश के कोने कोने के कृषक भाग लेते हैं। रेलवे द्वारा उन्हें सस्ती दर पर यात्रा टिकिट उपलब्ध कराती है। इन प्रदर्शनियों आदि में भाग लेने से कृषकों को आधुनिक तरीके की कृषि तकनीकि तथा नवीन यंत्रों की पूर्ण जानकारी प्राप्त हुई है।

(ब) औद्योगिक व्यवस्थ। पर प्रभाव :– स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात से भारत में औद्योगिक क्रांति सी आ गई है। उद्योगों पर रेलों के प्रभाव निम्नलिखित हैं:–

1. उद्योगों का केन्द्रीकरण – भारत में अधिकतर उद्योगों की स्थापना कुछ नगर विशेषों तक ही सीमित रही है। इसके परिणामस्वरूप मुम्बई, कलकत्ता, अहमदाबाद, कानपुर, बंगलौर, जमशेदपुर आदि नगरों में अनेक उद्योग स्थापित हो गये हैं। इसका कारण इन नगरों में रेलों की सस्ती तथा शीघ्रगामी सेवाओं का उपलब्ध होना है।

2. सस्ते श्रम की पूर्ति – भारत में उद्योग एक कोने से दूसरे कोने तक फैले हुए हैं जिनमें श्रम की पूर्ति केवल स्थानीय स्तर से किसी भी दशा में नहीं की जा सकती, इस समस्या का समाधान रेलों द्वारा सफलतापूर्वक किया गया है। सम्पूर्ण देश में फैले रेलों के जाल द्वारा श्रमिक एक स्थान से दूसरे स्थान तक सरलता से पहुँच जाते हैं।

3. उद्योगों के विकेन्द्रीकरण में भी सहायक – देश के सर्वांगीण विकास के लिए यह आवश्यक है कि नये उद्योग धन्धों की स्थापना उन क्षेत्रों में की जाए जो अब तक इस दिशा में पिछडे रहे हैं। यह कार्य परिवहन की सुदृढ़ व्यवस्था से ही सम्भव हो सकता है। भारतीय रेलें इस दिशा में काफी सहायक सिद्ध हो रही हैं

4. रेलें स्वयं एक विशाल उद्योग – रेलें स्वयं में एक विशाल उद्योग हैं जिनमें करोड़ों रूपये की पूँजी लगी हुई है तथा लोगों को रोजगार मिला हुआ है। रेलों में प्रतिवर्ष अनेक प्रकार की सहायक सामग्री की खपत की जाती है। इस प्रकार अनेक सहायक उद्योग रेलों के सहारे चल रहे हैं । वर्तमान में रेल मन्त्रालय देश में निर्मित रेल सामग्री का निर्यात भी करता है।

5. पूँजी निर्माण दर में वृद्धि – विकासशील देशों में न्यून पूँजी निर्माण दर होने के कारण पूँजी की अत्यधिक कमी रहती है। रेलों की स्थापना से देश में रोजगार के नित्य नये साधन उपलब्ध होते हैं। उपभोग तथा उत्पादन की मात्रा में वृद्धि होती है जिसके परिणामस्वरूप बचतें बढ़ जाती हैं और इस प्रकार पूँजी निर्माण की दर में वृद्धि होने लगती है।

6. खनिज तथा वन सम्पदा का विदोहन – भारत अपनी प्राकृतिक सम्पदा के लिए विश्व विख्यात है। अँग्रेजों ने इसका विदोहन अपनी

आवश्यकताओं के लिए जी भर के किया। स्वतंत्रता के पश्चात् भारत सरकार की नई नीति रही कि देश की प्राकृतिक सम्पदा (खनिज तथा वन) बाहुल्य वाले क्षेत्रों में परिवहन सेवाओं का विस्तार किया जाये ताकि उन क्षेत्रों में छिपी अपार सम्पदा का प्रयोग देश के विकास के लिए किया जा सके। रेलों की स्थापना और विकास से यह कार्य अत्यन्त तीव्रता के साथ हो रहा है।

<u>7. भारी मशीनों की ढुलाई –</u> स्वतंत्रता के पश्चात से भारत में औद्योगीकरण को नई दिशा प्रदान करने के लिए बड़े–बड़े कारखाने स्थापित किए गए। इन कारखानों के लिए भारी–भारी मशीनों को विदेशों से आयात किया गया। उन्हें बन्दरगाहों से कारखानों तक पहुँचाने का कठिन कार्य रेलों द्वारा किया गया।

<u>(स) व्यापार व्यवस्था पर प्रभाव –</u> रेलों ने सम्पूर्ण व्यापार व्यवस्था को प्रभावित किया जिसका विवरण निम्नवत है –

<u>1. आन्तरिक व्यापार का विस्तार–</u> रेलों के आगमन से पूर्व भारत में आन्तरिक व्यापार का स्वरूप पूरी तरह से स्थानीय था। अधिकांश वस्तुओं का उत्पादन स्थानीय खपत को पूरा करने के लिए किया जाता था। केवल कुछ कीमती तथा कलात्मक वस्तुओं का व्यापार एक स्थान से दूसरे स्थान तक होता था। रेलों के विकास के साथ–साथ परिवहन के सस्ते शीघ्रगामी साधन उपलब्ध होते गए तथा आन्तरिक व्यापार का परिमाण बढ़ता गया।

<u>2. विदेशी व्यापार में वृद्धि</u> – रेलें यद्यपि विदेशी व्यापार में प्रत्यक्ष रूप से भाग नहीं लेती क्योंकि पाकिस्तान को छोड़कर अन्य किसी देश के साथ हम रेलों से नहीं जुड़े हैं परन्तु विदेशों को निर्यात की जाने वाली

वस्तुओं को देश के प्रत्येक भाग से सस्ते भाड़े पर शीघ्रतापूर्वक बन्दरगाहों तक पहुँचाती हैं। जहाँ से वे जहाजों में लादकर सम्बन्धित देशों तक पहुँचायी जाती हैं।

3. बाजारों का विस्तार – शीघगामी परिवहन सुविधाओं के अभाव में बाजार व्यवस्था का विस्तार नहीं हो पाता है क्योंकि माँग और पूर्ति परिवर्तित होने पर आधिक्य को बाजार से हटाया नहीं जा सकता तथा कमी की पूर्ति नहीं की जा सकती है। इसका परिणाम कीमतों में उतार चढ़ाव को जन्म देता है। रेलों ने भारत के व्यवसायियों एवं व्यपारियों को परिवहन की सस्ती तथा शीघ्रगामी सुविधायें उपलब्ध कराकर बाजार व्यवस्था का विस्तार किया है।

4. कीमतों में स्थिरता तथा समानता – जैसा कि ऊपर कहा जा चुका है कि परिवहन की सस्ती तथा शीघ्रगामी सेवाओं के अभाव में माँग और पूर्ति में परिवर्तन होने पर सम्बन्धित बाजार से आधिक्य को हटाना तथा कमी को पूरा करना सम्भव नहीं होता है इसके परिणामस्वरूप कीमतों में भारी उतार चढ़ाव व अस्थिरता आती रहती है। दो बाजारों की कीमतों में भारी अन्तर पाया जाता है। रेलों के तीव्रगामी यातायात होने से इस समस्या को सरल किया जा सकता है तथा सरलतापूर्वक वस्तुओं को एक स्थान से दूसरे तक पहुँचाया जा सकता है जिससे मूल्य स्थिर रहते हैं।

(द) अन्य आर्थिक प्रभाव – उपयुक्त आर्थिक प्रभावों के अतिरिक्त रेलों ने निम्न आर्थिक क्रियाओं को बढ़ावा दिया है–

1. रेल कर्मचारियों ने सहकारिता को अपनाकर स्थान स्थान पर सहकारी समितियों की स्थापना कर ली है। ये समितियाँ जहाँ उनकी

दैनिक तथा अन्य आवश्यकताओं की पूर्ति करती हैं वहीं वह सहकारिता के विकास में महत्वपूर्ण योगदान देती हैं।

2. रेलों के आगमन के साथ भारत में बहुत बडी मात्रा में विदेशी पूँजी का आगमन हुआ है। रेलों की स्थापना ही विदेशी पूँजी की सहायता से की गई। इतना ही नहीं रेलों में सुरक्षा एवं सुधार के लिए आधुनिक संयंत्रों आदि के रूप में प्रतिवर्ष करोड़ों रूपये विदेशी पूँजी के रूप में आये।

(ख) रेलों के सामाजिक लाभ– भारत के सामाजिक जीवन को रेलों ने एक बड़ी सीमा तक प्रभावित किया है। इस क्षेत्र में रेलों के योगदान का विवरण निम्न प्रकार है–

1. शिक्षा का प्रसार– भारत में शिक्षा का स्तर प्रारम्भ से ही बहुत अधिक गिरा हुआ है। अँग्रेजी शासन के दौरान अधिकांश शिक्षण संस्थाओं की स्थापना देश के प्रधान नगरों में ही की गई। परिवहन के सस्ते तथा शीघ्रगामी साधनों के अभाव में इन शिक्षण सस्थाओं का समुचित लाभ ग्रामीण जनता को प्राप्त न हो सका परन्तु जब से रेलों का विकास हो गया तबसे इन सुविधाओं का लाभ उठाकर ग्रामीण क्षेत्रों के शिक्षार्थी भी शिक्षा प्राप्त करने के लिए इन नगरों तक जाते हैं।

2. पर्यटन विकास – भारत अपनी ऐतिहासिक इमारतों, धार्मिक स्थलों तथा प्राकृतिक सौन्दर्य के लिए विश्व प्रसिद्ध है। यहाँ के इन स्थलों को देखने के लिए विश्व का प्रत्येक नागरिक लालायित रहता है। परिवहन साधनों के अभाव में वे इन स्थानों का भ्रमण नहीं कर पाते थे, परन्तु रेलों ने इस क्षेत्र में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है। आज भारत के सभी प्रमुख पर्यटक स्थल रेल मार्गों द्वारा जुड़े हुए हैं। रेलवे इन स्थानों

के लिए विशेष गाड़ियाँ चलवाती है तथा पर्यटन यात्रा टिकिट जारी किए गए हैं। विदेशी यात्रियों की सुविधओं के लिए भारत दर्शन के लिए चक्रीय टिकिट जारी किए गए हैं।

3. सामाजिक बुराईयों का अन्त – भारत का सामाजिक ढ़ाँचा अपनी कुरीतियों एवं बुराईयों के लिए विश्व प्रसिद्ध है। यहाँ पर छुआछूत , जातिवाद एवं धार्मिक भेदभाव की भारी बुराईयाँ पाई जाती हैं। रेलों ने इन बुराईयों का अन्त करने में सक्रिय योगदान दिया है। आज रेलों में सभी जातियों, धर्मों एवं सम्प्रदायों के लोग बिना किसी भेदभाव के एक साथ यात्रा करते हैं जबकि एक समय ऐसा था कि छोटी जातियों के लोगों के साथ बैठना पाप समझा जाता था।

4. पारस्परिक सम्बन्धों का विस्तार – रेलों ने परिवहन की सस्ती तथा शीघ्रगामी सुविधायें उपलब्ध कराई हैं। जिसका लाभ उठाकर लोग अब अपने सम्बन्धियों, इष्ट मित्रों आदि से कम से कम व्यय करके थोड़े से समय में ही मिल लेते हैं। इस प्रकार पारस्परिक सम्बन्धों का विस्तार हुआ है।

5. सामाजिक परिवर्तन – रेलों के आगमन के पश्चात से भारत में सामाजिक परिवर्तन की क्रियाओं (संस्कृतिकरण, पाश्चात्यीकरण, राजनीतिकरण, धर्म निरपेक्षीकरण, नगरीकरण) में तेजी आई है। इसका कारण लोगों के पारस्परिक सम्बन्धों में वृद्धि, शिक्षा प्रसार तथा सोचने के दृष्टिकोण में परिवर्तन होना है जिन सबका कारण रेलें हैं।

6. नगरीकरण – रेलों के आगमन के साथ नगरी करण की प्रक्रिया में अत्यधिक तेजी आई है। अच्छी परिवहन सुविधाओं का लाभ उठाकर नगरों में नये नये औद्योगिक इकाईयों की स्थापना की गई। रोजगार

के नये नये अवसर प्राप्त हुए जिनसे आकर्षित होकर ग्रामीण क्षेत्रों के लोग शहरों की तरफ भागने लगे।

(ग) रेलों के राजनैतिक लाभ –रेलों के राजनीतिक लाभ निम्नलिखित हैं–

1. रेलों का सामरिक महत्व– भारत के उत्तर पूर्वी सीमा प्रान्तों में रेलों का सामरिक महत्व है। यह क्षेत्र शेष भारत से लगभग कटा हुआ है। रेलें इस कटे हुए क्षेत्र को सफलतापूर्वक शेष भारत से जोड़ती हैं। इतना ही नहीं युद्ध आदि के समय रेलें सैनिकों, सैनिक साज सामान को आवश्यकता वाले स्थानों तक सफलतापूर्वक पहुँचाती हैं।

2. सरकार की आय में वृद्धि – रेलें एक सार्वजनिक प्रतिष्ठान हैं जिससे सरकार को प्रतिवर्ष करोडों रूपये की आय होती है। रेलवे द्वारा भारत सरकार को 4000 करोड रूपये प्रतिवर्ष भुगतान किया जाता है।

3. राष्ट्रीय एकता का बल– रेलें लोगों में पारस्परिक सम्बन्ध बन्धुत्व की भावना का विकास करती है जिससे उनमें एकता, मिलजुल कर रहने तथा सद्भाव की भावना का विकास होता है तथा राष्ट्रीय एकता की नींव और भी मजबूत होती है।

4. शांति स्थापित करने में सहायक – भारत में एकता में अनेकता पाई जाती है। यहाँ भाषा, क्षेत्र, धर्म या सम्प्रदाय के नाम पर प्रायः दंगे होते रहते हैं जिन पर नियंत्रण स्थापित करने के लिए आवश्यक मात्रा में केन्द्रीय पुलिस तथा केन्द्रीय रिजर्व पुलिस तथा सेना की व्यवस्था कर दी जाती है और इसे शीघ्रतापूर्वक पहुँचाने का कार्य रेलों द्वारा सफलतापूर्वक किया जाता है।

5. डाक व्यवस्था – भारतीय रेलें डाक व्यवस्था की प्राण हैं। रेलें प्रतिदिन भारी मात्रा में डाक देश के एक कोने से दूसरे कोने तक ले जाती हैं। रेलों के अभाव में जहाँ पत्र व सूचना पहुँचने में बहुत अधिक समय लगता था वहाँ अब वह कार्य रेलों द्वारा थोड़े से समय में ही कुशलता पूर्वक कर दिया जाता है।

अतः इस प्रकार कहा जा सकता है कि रेलों ने मानवीय क्रियाओं को बहुत अधिक प्रभावित किया है। रेलवे द्वारा सामाजिक, आर्थिक, धार्मिक तथा राजनैतिक लाभ हुआ है। इसी कारण रेलों को राष्ट्र की जीवन रेखा कहा गया है। जीवन के प्रत्येक क्षेत्र में रेलवे से लाभ हुआ है।

(B) रेल बजट

(1) रेल बजट सन् 2006–2007

(2) रेल बजट सन् 2007–2008

(1) रेल बजट सन् 2006—2007

स्वतंत्रता के बाद से रेल बजट सार्वजनिक बजट से पूर्व रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत किया जाता है यह बिल्कुल अलग प्रकार का होता है। वित्त मंत्री जी को इससे कोई सरोकार नहीं होता इसके लिए 2000 करोड़ रूपये का अलग से प्राविधान वर्तमान समय में है। रेल विभाग के बजट का लाभ और हानि का लेखा जोखा बिल्कुल अलग तथा स्वतंत्र होता है जिसके लिए वित्त मंत्री जी से अनुमति लेने की आवश्यकता नहीं होती है।

रेलमंत्री श्री लालू प्रसाद जी यादव ने रेल बजट सन् 2006 व 2007 दिनांक 25 फरवरी, 2006 को पेश किया जिसको निम्न प्रकार से वर्णित किया गया है। रेल बजट सन् 2006–07 के निम्न तथ्य प्रमुख रूप से इस प्रकार हैं–

1. एसी फर्स्ट व एसी सेकेण्ड का किराया घटा।
2. बेरोजगारों को टिकिट बिक्री की एजेंसी।
3. सभी मेल व एक्सप्रेस में भोजन–बिस्तर की सुविधा।
4. आम आदमी के लिए वातानुकूलित गरीब रथ ट्रेन का संचालन।
5. 55 नई ट्रेनें, 37 का विस्तार, 12 के फेरे बढ़ेंगे।
6. 200 मेल व एक्सप्रेस को मिलेगा सुपर फास्ट का दर्जा।
7. राजधानी व मेल एक्सप्रेस अब और तेज चलेंगी।
8. दिल्ली–कानपुर–लखनऊ शताब्दी 150 किमी प्रति घण्टा की गति से दौड़ेगी।
9. 190 ट्रेनों में अब लगा करेंगे 23–24 कोच।
10. आठ सौ नये अनारक्षित केन्द्र भी खुलेंगे।
11. प्रमुख स्टेशनों को अब चमकायेंगे वास्तुविद्।

12. रेलमंत्री जी का ऐलान अब "मुसाफिर होगा रेल का राजा"।

13. रेल कर्मियों पर भी अब रियायतों की बौछार।

14. ई–टिकिट का शुल्क घटा।

15. वातानुकूल मासिक का नवीनीकरण अब 10 दिन में होगा।

16. 22 हजार करोड़ से डेडिकेट क्रेट कॉरीडोर।

17. 200 ट्रेनें सुपर फास्ट में बदली, आम यात्रियों के लिए महँगी हो जाएगी। टिकिट, रेलवे को होगी सरचार्ज से थोक में कमाई।

<u>रेल बजट में गरीबों को ठंडक व अमीरों को राहत, यात्री किराया और माल भाड़ा में कोई वृद्धि नहीं :–</u>

माहौल अनुकूल हो, खजाना मुनाफे से भरा हो और प्रयोग भी सफल हो रहे हों तो रेल मंत्री जी भला किसी का सफर क्यों खराब करते, इसलिए रेलवे की बदली हुई तस्वीर के साथ उन्होंने शुक्रवार को ऐसा रेल बजट पेश किया जिससे आम मुसाफिर भी बाग–बाग होंगे और खास भी। अहम् बात ये कि मन्त्रीजी ने रेलवे को विमानों की तुलना में अधिक सुविधाजनक बनाने की कोशिश की है। इस बजट में गरीबों को वातानुकूलित ट्रेन (गरीब रथ) में चढ़ने का मौका मिलेगा तो अमीरों को कम किराये में सफर की सुविधा/भाड़े को तर्कसंगत बनाने हेतु रेल मंत्री जी ने उद्योगों का पूरा ध्यान रखा है। रही बात नई ट्रेनों और परियोजनाओं की तो उन्होंने इसमें भी अपनी तरफ से कोई कंजूसी नहीं बरती है।

रेल बजट के आँकड़े मंत्री जी के साथ हैं और अब तक उठाए गए कदमों का लाभ आँकड़ों में नजर आ रहे हैं इसलिए मंत्री जी ने

"मुसाफिर को राजा" घोषित करने में भी कोई हिचक नहीं दिखाई। रेल कर्मियों को उन्होंने नाखुश नहीं किया और जहाँ जरूरी हुआ रियायतें भी दी। मन्त्री जी ने बजट ट्रेन में गरीबों को ठंडक दी तो अमीरों को राहत। एक तरफ मंत्री जी ने आम आदमी के लिए "गरीब रथ" नाम से चार सस्ती वातानुकूलित (ए0सी0) ट्रेनें चलाने का ऐलान किया है दूसरी तरफ वातानुकूलित प्रथम श्रेणी के किराये में 10 फीसदी की कमी की घोषणा कर किरायों में लम्बे अरसे से चली आ रही विसंगति को दूर किया है।

लोकसभा में पहले विपक्ष फिर वामदलों के भारी हंगामे के बीच रेल बजट पेश करते हुए मंत्री जी ने कहा, अब तक ए0सी0 प्रथम श्रेणी व ए0सी0 द्वितीय श्रेणी का यात्री किराया साधारण श्रेणी के किराये के मुकाबले क्रमशः चौदह और सात गुना अधिक था। इससे ए0सी0 श्रेणी में हमारी प्रतिस्पर्द्धात्मक क्षमता कमजोर हुई है क्योंकि वे खाली रहते है इसलिए नई संरचना में ए0सी0 प्रथम श्रेणी तथा ए0सी0 द्वितीय श्रेणी का किराया साधारण श्रेणी के किराये से क्रमशः साढ़े ग्यारह एवं साढ़े छह गुना ही ज्यादा रखा गया है। अगले तीन वर्ष में रेलवे की प्रतिस्पर्द्धात्मक धारा को और पैना बनाया जाएगा। ए0सी0 "गरीब रथ" के बारे में उनका कहना है कि शुरू में ये ट्रेनें दिल्ली–पटना, दिल्ली–मुम्बई, दिल्ली–चैन्नई और सहरसा–अमृतसर के बीच चलेंगी। इनके किराये में मौजूदा ए0सी0 श्रेणी थ्री टियर के किराये के मुकाबले 25 प्रतिशत कम हुए। चालू वित्तीय वर्ष में 11 हजार करोड़ रूपये के फंड वैलेंस के उत्साह से मन्त्री जी ने इस बार रेल बजट में नई गाड़ियों के चलाने में भी कंजूसी नहीं की। उन्होंने 55 नई ट्रेनें चलाने,

37 ट्रेनों का विस्तार करने तथा 12 ट्रेनों के फेरे में वृद्धि का ऐलान किया। यही नहीं 200 से ज्यादा मेल एक्सप्रेस ट्रेनों को सुपरफास्ट का दर्जा देने तथा नई अन्य राजधानी व मेल एक्सप्रेस ट्रेनों की गति बढ़ाने व यात्रा समय घटाने की घोषणा कर उन्होंने सुस्ती के लिए जाने वाली भारतीय रेलवे को चुस्ती के फास्ट ट्रेक पर डालने का संकेत दिया। दिल्ली–कानपुर–लखनऊ के बीच चलने वाली शताब्दी भी अब 150 किमी की रफ्तार से चलेगी। रेल बजट यात्री सुविधाओं के मोर्चे पर नई उम्मीदें जगाता है क्योंकि पूरी 190 गाड़ियाँ अब 23–24 कोच की होगी जबकि आम लोगों की सुविधाओं के लिए आठ सौ नये अनारक्षित टिकिट केन्द्र खोले जाएंगे। मन्त्री जी के मुताबिक प्रमुख स्टेशनों को स्वच्छ बनाने के लिए वास्तुविदों की मदद ली जाएगी। साथ ही जनता की माँग पूरी करते हुए प्रमुख स्टेशनों पर एटीएम व साइबर कैफे भी खुलेंगे। रेल बजट में बेरोज़गारों का भी ख्याल रखा गया है इसके लिए "जनसाधारण टिकिट योजना" पेश की गई है। इसके तहत ग्रामीण क्षेत्रों के बेरोज़गार युवकों को टिकिट बेचने की एजेन्सियाँ देने का प्रस्ताव है। मन्त्री जी ने मंथली सीजन टिकिट (एमएसटी) के नवीनीकरण की अवधि को तीन दिन से बढ़ाकर 10 दिन तथा एमएसटी व क्यूएसटी पर अधिभार को घटाकर एक चौथाई कर दिया है। इन्टरनेट के जरिये खरीदे जाने वाले टिकिट (ई–टिकिट) पर शुल्क में भी कमी की गई है। रेल मंत्री जी ने लखनऊ स्वर्ण शताब्दी की तरह पटना सियालदह राजधानी में भी एलएचबी डिब्बा लगाने और चार लोकप्रिय गाड़ियों में विश्वस्तर की साज सज्जा का भरोसा दिलाया है। उन्होंने कहा गाड़ियों में सुविधाएँ देने के लिए कैटरिंग

निगम द्वारा खुली निविदा के जरिये लाइसेंस दिये जाएंगे। भोजन एवं बिस्तर प्रदान करने की व्यवस्था अब सभी मेल एक्सप्रेस गाड़ियों में होगी। रेल बजट माल भाड़ा दरों को भी बढ़ाने के बजाए उनमें येन–केन–प्रकारेण कमी का ही प्रयास किया गया है। इसके लिए मन्त्री जी ने नॉन पीक सीजन इंक्रीमेंटल फ्रेट डिस्काउंट, एंप्टीफ्लो डायरेक्शन फ्रेट डिसकाउंट, लॉयल्अी डिस्काउंट, लाँगटर्म फ्रेट डिस्काउंट, टर्मिनल, इनसेंटित कम इंजन ऑन लोड, मिनी रेक एण्ड टू प्वाइंट स्कीम व फ्रेट फारवर्डर जैसी एक से एक बढ़कर नई स्कीमों को पेस किया गया है। माल भाड़ा दरों का युक्तिसंगत बनाने के क्रम में वस्तुओं के समूहों की संख्या 80 से घटाकर 28 कर दी गई है जबकि उच्चतम भाड़ा श्रेणी अब 240 के बजाय 220 होगी। मन्त्री जी के मुताबिक आगे चलकर इसे 200 पर लाने का इरादा है। कम दरें, अधिक कारोबार व माँग के मुताबिक कीमत (डायनमिक प्राइसिंग पॉलिसी) के अपने दर्शन को मन्त्री जी ने कुछ इस अंदाज में बयान किया " ये इनायत नहीं मेरा विश्वास है, दौरे महँगाई में रेल सस्ती रहे, अपना इनाम हमको तो मिल जाएगा रेल पर आपकी सरपरस्ती रहे"। रेल बजट समर्पित माल लाइन (डेडीकेटेड फ्रेट कॉरीडोर) के निर्माण की घोषणा भी की। इसके तहत लुधियाना से अंबाला, खुर्जा, इलाहाबाद व सोननगर होते हुए पूर्वी और मुम्बई से अहमदाबाद, जयपुर, रेबाड़ी, तुगलकाबाद होते हुए दादरी तक पश्चमी कॉरीडोर का निर्माण किया जाएगा। इन पर 22 हजार करोड़ रूपये की लागत का अनुमान है। मन्त्री जी ने कहा कि पूर्वी कॉरीडोर को बाद में हाबड़ा और हल्दिया से जोड़ा जाएगा। बिहार का खास ख्याल रखते हुए

छपरा रेल पहिया कारखाने तथा समस्तीपुर वर्कशॉप की क्षमता बढाने तथा सोनपुर में एक डीएमयू सेट व एक बैगन ओवरहालिंग वर्कशॉप की स्थापना का इंतजाम बजट में किया है जबकि राज्यमंत्री आर0 वेलू के मान के लिए चैन्नई की इन्टीग्रल कोच फैक्ट्री के विस्तार को हरी झण्डी दे दी है। कपूरथला कोच फैक्ट्री के बारे में मन्त्री जी ने कहा कि इसे पूर्व स्वामित्व वाला सार्वजनिक उपक्रम बनाने पर विचार हो रहा है। मन्त्री जी ने 2006–07 के दौरान 550 किमी नई लाइनें बनाने व 11000 किमी लाइनों को मीटर से ब्रांड गेज में बदलने, 435 किमी की लाइनों को दोहरा करने तथा 360 लाइनों को विद्युतीकरण के प्रस्ताव किया गया है। वर्ष के दौरान कुल 72.60 करोड़ टन माल ढ़ोने तथा यातायात समेत कुल 60 हजार करोड़ रूपये की कमाई का उनका लक्ष्य भी कम महत्वाकांक्षी नहीं है। मन्त्री जी ने कहा कि अगले वर्ष रेलवे का प्रचालन अनुपात घटकर 84 प्रतिशत के ऐतिहासिक स्तर पर आ जाएगा। वर्ष 2006–07 के रेल बजट में अब तक की सबसे बडी 23475 करोड़ रूपये की वार्षिक योजना का ऐलान किया गया है जिसमें ज्यादातर राशि 10794 करोड़ रूपये आन्तरिक संसाधनों से जुटाई जाएगी।

अगर आप रेल बजट की सुर्खियों से बहुत खुश हैं तो यह खबर आपकी खुशी कुछ कम कर सकती है। रेल मन्त्री जी ने भले ही दक्ष रूप से यात्री किराये में कोई वृद्धि नहीं की है लेकिन सफाई के साथ लोगों की जेब से कुछ ज्यादा पैसे निकालने का इंतजाम कर लिया है। उन्होंने एकमुश्त 200 ट्रेनों को सुपरफास्ट में बदलने की घोषणा कर दी है । इन ट्रेनों में सफर महँगा हो जाएगा क्योंकि यात्रियों को टिकिट

सुपरफास्ट सरचार्ज देना होगा। इसकी ज्यादा मार आम यात्रियों पर पड़ेगी क्योंकि उनके लिए बजट में किराये में कोई रियायत नहीं की गई हैं। ऊँचे दर्जे वालों को तो अब भी कुछ राहत मिल गई है। बजट में रेलमंत्री जी का यह महीन खेल है जो उस समय समझ में आएगा जब लोग टिकिट खिड़कियों पर खड़े होंगे और उन्हें पता लगेगा कि उनकी ट्रेन सुपरफास्ट में तब्दील हो गयी है। प्रति टिकिट 20 रूपये सरचार्ज लिया जाता है। ट्रेनों को सुपरफास्ट में बदलने की इस कारीगरी के जरिये रेलमंत्री जी ने थोक में आय का इंतजाम कर लिया है और किसी को कोई तकलीफ भी नहीं हुई लेकिन यात्रा महँगी होना जेब पर भारी पड़ेगा। दरअसल रेलमन्त्री जी गाड़ियों की समय सारणी नये समय से तैयार करने जा रहे हैं। उन्होंने यह दाबा किया है कि इससे कई गाड़ियों का यात्रा समय घट जाएगा। उन्होंने यह ऐलान किया कि अब तक की समीक्षा की आधार पर 200 मेल और एक्सप्रेस को सुपरफास्ट में बदलने का फैसला हो गया । संकेत यह हैं कि यह कबायत पूरी होने के बाद इन ट्रेनों की संख्या और बढ़ सकती है।

रेल बजट 2006–07 के अन्तर्गत उत्तर प्रदेश के लिए मिला योगदान–

रेल बजट 2006–07 के अन्तर्गत उत्तर प्रदेश के लिए 20 नई ट्रेनों का संचालन किया गया है। 10 का विस्तार किया गया है, 09 ट्रेनों की शुरूआत उत्तर प्रदेश से ही होगी जबकि बाकी ट्रेनें इस राज्य से गुजरेंगी। नई में से दो ट्रेनें काँग्रेस अध्यक्ष श्रीमती सोनिया गाँधी जी के संसदीय क्षेत्र रायबरेली से चलेंगी । मंत्री जी ने रेल बजट में वैसे तो बिहार और दक्षिण भारत का विशेष ध्यान रखा है लेकिन उत्तर प्रदेश पर भी उनकी मेहरबानी का खास मायने रखती है। रेल बजट

भाषण में मंत्री जी ने घोषणा के मुताबिक दिल्ली से रायबरेली (सप्ताह में तीन दिन) व रायबरेली–प्रतापगढ़–लोकमान्य तिलक टर्मिनल लिंक एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन) चला करेगी। इसके अलावा फैजाबाद होकर दुर्ग–गोरखपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक), बलसाढ़–उधना (सूरत) –कानपुर उद्योगनगरी एक्सप्रेस, दिल्ली–सहरसा, पूरबिय एक्सप्रेस लखनऊ होकर साप्ताहिक सहरसा–अमृतसर गरीब रथ (बरास्ता बरौनी–गौरखपुर) वातानुकूलित ट्रेन सप्ताह में दो दिन, राँची गरीब नबाज एक्सप्रेस, वरास्ता– वाराणसी (साप्ताहिक) पुणे–लखनऊ (साप्ताहिक) भुज–बरेली एक्सप्रेस (हफ्ते में तीन दिन) और मथुरा–अलबर के बीच एक पैसेन्जर ट्रेन रोजाना चला करेगी। मन्त्री जी ने श्रीमती सोनिया गाँधी जी के संसदीय क्षेत्र रायबरेली व श्री राहुल गाँधी जी के संसदीय क्षेत्र अमेठी को और भी सहूलियत दी है जिसके तहत सुल्तानपुर व जौनपुर की हकतल्फी करते हुए राजेन्द्रनगर जम्मूतवी के बीच चलने वाली अर्चना एक्सप्रेस अब रायबरेली–प्रतापगढ़ के रास्ते चलाया जाएगा। रेल मन्त्री जी ने यह भी घोषणा की है कि शीघ्र ही दिल्ली–कानपुर–लखनऊ के बीच भी 150 किमी प्रति घण्टा की रफ्तार से एक ट्रेन शुरू की जाएगी। इसके अलावा अगले साल अजमेर, जयपुर, वाराणसी और छपरा आदि शहरों को जोड़ने वाली कुछ मेल व एक्सप्रेस ट्रेनों की रफ्तार 110 के बजाय 120 किमी प्रति घण्टा कर दी जाएगी। उन्होंने कहा कि रेल चिकित्सा सुविधाओं में विस्तार के मद्देनजर आगरा में अत्याधुनिक सुविधाओं से युक्त डिवीज़नल अस्पताल खोला जाएगा । इसके साथ ही चैन्नई–बंगलौर–वृन्दावन एक्सप्रेस के डिब्बों में विश्वस्तरीय सुविधा व

अन्तर्सज्जा उपलब्ध कराई जाएगी। इसके अलावा चैन्नई–वाराणसी के बीच चलने वाली गंगा–कावेरी एक्सप्रेस अब दो दिन छपरा तक चला करेगी। इसी तरह अहमदाबाद–दिल्ली एक्सप्रेस को हरिद्वार तक, हरिद्वार–कोलकाता – जोधपुर एक्सप्रेस को बाडमेर तक, जयपुर आगरा फोर्ट एक्सप्रेस को ग्वालियर तक, दिल्ली–मेरठ सिटी पैसेन्जर को मुजफ्फरनगर तक, मथुरा–लखनऊ एक्सप्रेस को फैजाबाद–वाराणसी के रास्ते पटना तक (सप्ताह में तीन दिन) और गौरखपुर–रोहतक के बीच चलने वाली गोरखधाम एक्सप्रेस को भिवानी तक बढ़ा दिया गया है। कुल मिलाकर उत्तर प्रदेश से गुजरने वाली दस ट्रेनों के परिचालन में विस्तार किया गया है। कई ट्रेनों के फेरों में वृद्धि की गई है। मसलनधवड़ा–देहरादून के बीच चलने वाली उपासना एक्सप्रेस अब एक दिन के बजाय दो दिन जबकि काठगोदाम–देहरादून दो दिन के बजाय हफ्ते में तीन दिन चला करेगी। इसी तरह नई दिल्ली–गुवाहाटी संपर्क क्रांति एक्सप्रेस दो दिन के बजाय तीन दिन चला करेगी।

मंत्री जी ने कहा कि रायबरेली व अमेठी के रास्ते लखनऊ–वाराणसी रेललाइन का दोहरीकरण किया जायेगा। साथ ही बाराबंकी–गोरखपुर–बरौनी –गौहाटी रेलमार्ग के विद्युतीकरण के लिए भौतिक अध्ययन कराया जायेगा। पूर्वी कॉरीडोर परियोजना के पहले चरण में लुधियाना से अंबाला, सहारनपुर, खुर्जा और इलाहाबाद के रास्ते सोननगर तक एक अलग फ्रेट कॉरीडोर का निर्माण किया जायेगा। उन्होंने कहा कि पश्चिमी कॉरीडोर जवाहर लाल नेहरू पोर्ट से शुरू होगा जो बड़ोदरा, अहमदाबाद जयपुर रेवाड़ी के रास्ते

तुगलकाबाद व दादरी (उप्र) तक जायेगा। दोनों कॉरीडोर दादरी और खुर्जा के बीच सम्पर्क लाइन के जरिये आपस में जोड़े जाएंगे।

इसके अलावा अगले वर्ष 2006–07 के दौरान गौंडा–मनकापुर, कानपुर–पनकी तीसरी लाइन, भीमसेन–जूही के बीच रेल लाइन का दोहरी करण किया जाएगा। इसके साथ ही गोरखपुर–बैतालपुर व घाघरा घाट– चौकाघाट और उतरेटिया–सुल्तानपुर–जफराबाद के बीच 148 किमी खण्ड के दोहरीकरण के कार्य को भी बजट में शामिल किया गया है। रेलमंत्री जी ने कहा कि मत–सुरीर–बाजना होकर खुर्जा–राया और तनकपुर–बागेश्वर व रायबरेली स्थित लालगंज–बछरावा (बरास्ता–गुरूबक्शगंज) नई रेल लाइन बिछाई जाएगी। उन्होंने कहा कि दिल्ली–हावड़ा के बीच वैकल्पिक रूट के तहत मुरादाबाद – लखनऊ – मुगलसराय लाइन और गौंडा–गोरखपुर–बरोनी कटिहार लाइन के दोहरीकरण के कार्य को 2008–09 तक पूरा कर लिया जाएगा। इसके साथ ही कानपुर–कासगंज–मथुरा और कानपुर–फर्रूखाबाद खण्ड के आमान परिवर्तन का कार्य जल्द पूरा हो जाएगा।

रेल बजट 2006–07 के अन्तर्गत झाँसी डिवीज़न के लिए मिला योगदान –

1. सचखण्ड एक्सप्रेस हुई डेली ट्रेन।
2. लखनऊ से पुणे तक चलने वाली गाड़ी झाँसी से होकर निकलेगी।
3. कानपुर से शुरू होने वाली उद्योगकर्मी एक्सप्रेस झाँसी से होकर निकलेगी।

4. ताज एक्सप्रेस के कोचों को मिलेगी विश्वस्तरीय सज्जा और आंतरिक डेकोरेशन।

5. जयपुर–आगरा फोर्ट ट्रेन ग्वालियर तक के लिए स्थायी हुई।

6. रोड साइड स्टेशनों की बुकिंग के लिए बेरोजगारों को मिलेगा रोजगार।

7. यूटीएस सिस्टम– यूटीएस सिस्टम के संचालन से अब भारतीय रेलवे द्वारा बड़ी–बड़ी स्टेशनों पर जैसे झाँसी, इलाहाबाद, आगरा आदि–आदि किसी भी स्टेशन से कहीं तक का अपनी यात्रा प्रारम्भ करने के तीन दिन पूर्व टिकिट लिया जा सकता है। इस प्रणाली के प्रारम्भ होने से यात्रियों को अत्यधिक सुविधा की अनुभूति हुई है।

सुविधा पर एक नजर (रेल बजट 2006–07)

1. साधारण किराये में बढ़ोत्तरी नहीं।

2. ए0सी0 प्रथम के किराये में 18 फीसदी तथा ए0सी0 द्वितीय के किराये में 10 फीसदी की कमी।

3. गरीब रथ नाम से 04 ए0सी0 रेलगाड़ियाँ चलेंगी। इनका किराया ए0सी0 तृतीय श्रेणी से 25 फीसदी कम होगा।

4. मासिक सीजन टिकिट की अवधि तीन दिन से बढाकर 10 दिन की जाएगी। इसी के साथ मासिक तथा त्रैमासिक सीजन टिकिट पर लगने वाले सुपरफास्ट शुल्क को घटाकर एक चौथाई कर दिया गया है ।

5. नाकपीक सीजन में भाड़े में मिलेगी रियायत।

6. प्रमुख स्टेशनों पर एटीएम तथा साइबर कैफे खुलेंगे।

7. ए व बी स्टेशनों को मॉडल स्टेशन बनाया जाएगा।

8. माल भाड़े में वस्तुओं की सूची 80 से घटाकर 28 कर दी गई। उच्चतम श्रेणी घटकर 220 हुई।

9. डीजल और पैट्रोल का भाड़ा भी आठ फीसदी कम होगा।

10. चार लोकप्रिय गाड़ियों एल0एच0बी0 के डिब्बों में विश्वस्तरीय सुविधायें मिलेंगी।

11. विकलांगों को इलाज के लिए जाने पर सेकेण्ड क्लास व स्लीपर क्लास किराये में 50 फीसदी रियायत।

12. सीमेण्ट व आयरन स्टील परिवहन को बढ़ावा देने के लिए रॉयल्टी डिस्काउण्ट स्कीम की घोषणा।

13. 55 जोड़ी नई रेलगाड़ियाँ, 70 जोडी गाड़ियों का विस्तार।

14. 12 जोडी गाड़ियों के फेरे में बढ़ोत्तरी।

15. 200 से अधिक मेल व एक्सप्रेस गाड़ियों को सुपरफास्ट बनाया जाएगा।

16. 190 लोकप्रिय यात्री गाड़ियाँ 23 से 24 कोचों वाली होंगी।

17. 200 रेलवे स्टेशन प्लेटफॉर्मों का विस्तार होगा।

18. 550 किमी लम्बी रेल लाइन बिछाई जाएगी।

55 नई रेलगाड़ियों को चलाने का प्रस्ताव :-

1.बलसाड–उधना (सूरत) : छपरा–सोनपुर श्रमिक एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

2. अहमदाबाद–पटना : अजमाबाद एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

3. मुजफ्फरपुर–कोलकाता : चितपुर तिरहुत एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

4. दरभंगा–कोलकाता : चितपुर मिथलॉचस एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

5. किशनगंज : गरीबनबाज एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

6. यशवंतपुर : गरीबनबाज एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

7. राँची गरीबनबाज एक्सप्रेस वाया वाराणसी (साप्ताहिक)

8. सहरसा–पटना : कोसी एक्सप्रेस (प्रतिदिन)

9. सोनपुर–छपरा–जम्मूतवी : मौरध्वज एस्सप्रेस (साप्ताहिक)

10. दिल्ली–पटना : गरीबरथ वातानुकूलित एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

11. दिल्ली–मुम्बई : गरीबरथ वातानुकूलित एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

12. दिल्ली चैन्नई : गरीबरथ वातानुकूलित एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

13. सहरसा–अमृतसर गरीबरथ वातानुकूलित एक्सप्रेस वाया बरौनी, हाजीपुर छपरा गोरखपुर (सप्ताह में दो दिन)

14. बैंगलूर–दरभंगा एक्सप्रेस वाया चैन्नई, पटना (साप्ताहिक)

15. दरभंगा और गुवाहाटी के बीच लिंक एक्सप्रेस प्रतिदिन

16. दिल्ली न्यू आजादपुर–सहरसा पुरविया एक्सप्रेस वाया लखनऊ (साप्ताहिक)

17. बलसाड–उधना (सूरत) कानपुर : उद्योगकर्मी एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

18. रायबरेली–प्रतापगढ लोकमान्य तिलक टर्मिनल लिंक एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन)

19. भुवनेश्वर–बारीपादा एक्सप्रेस (साप्ताह मे तीन दिन)

20. दुर्गा गोरखपुर वाया फैजाबाद (साप्ताहिक)

21. दिल्ली–रायबरेली सप्ताह में तीन दिन।

22. चैन्नई मंगलौर एक्सप्रेस सप्ताह में तीन दिन।

23. चैन्नई तिरूवंतपुरम एक्सप्रेस प्रतिदिन।

24. चैन्नई–तिरूवंतपुरम एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

25. चैन्नई–एमोर : नागरकोइन एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

26. चैन्नई–कोयंबटूर एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

27. मदुरै–तिरूपति–मनमांड एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

28. हावड़ा–पुरी एक्सप्रेस (साप्ताह में दो दिन)

29. भुवनेश्वर–पांडुचेरी एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

30. विशाखापट्टनम–निजामाबाद एस्सप्रेस।

31. हावड़ा–मुम्बई एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

32. टाटानगर–यशवंतपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

33. चैन्नई–विलासपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

34. नागपुर–रायपुर इण्टरसिटी एक्सप्रेस प्रतिदिन

35. पुणे–लखनऊ एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

36. इन्दौर–भोपाल इण्टरसिटी एक्सप्रेस प्रतिदिन।

37. भुज बरेली एक्सप्रेस सप्ताह में तीन दिन

38. जबलपुर–जम्मूतबी एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

39. जयपुर–अमृतसर एक्सप्रेस (साप्ताह में दो दिन)

40. गौड एक्सप्रेस के साथ राधिकापुर–सियालदाह लिंक एक्सप्रेस प्रतिदिन

41. मथुरा–अलवर पैसेन्जर प्रतिदिन।

42. मछलीपत्तन–तिरूपति फास्ट पैसेन्जर (साप्ताह में तीन दिन)

43. गुड्डर–तिरूपति पैसेन्जर एक्सप्रेस प्रतिदिन।

44. हाजीपुर–सोनपुर–छपरा–सिवान–थावे पैसेन्जर प्रतिदिन

45. मैलानी–पलियाकला पैसेन्जर प्रतिदिन।

46. जालन्धर सिटी–नाकोदर डीएमयू प्रतिदिन।

47. आसनसोल–बोकारो डीएमयू।

48. बांकुरा–राँची वाया पुरूलिया।

49. जोगबनी–कोलकाता एक्सप्रेस सप्ताह में तीन दिन।

50. अजमेर उदयपुर सिटी एक्सप्रेस ।

51. पूरना–नांदेड पटना एक्सप्रेस।

52. पूरना–आदिलाबाद पैसेन्जर (साप्ताहिक)

53. नांदेड–आदिलाबाद पैसेन्जर प्रतिदिन।

54. मदुरै–रामेश्वरम् पैसेन्जर प्रतिदिन।

55. कुमारघाट अगरतला प्रतिदिन।

190 लोकप्रिय ट्रेनों में ज्यादा कोच व नए टाइम टेबिल से घटेगा समय :–

रेलवे के खजाने की बेहतर स्थिति और नये प्रयोग की सफलता से उत्साहित रेलवे अपने मुसाफिरों के लिए सफर को कुछ और आरामदेह बनाने जा रही है। रेलवे की नयी रणनीति न केवल ट्रेनों को ज्यादा सुविधाजनक बनाने की है बल्कि यात्रा का समय कम करने, गति बढ़वाने और प्रमुख ट्रेनों में कोच बढ़ाने पर ध्यान दिया जा रहा है। रेल बजट में मंत्री जी ने यात्रा का समय कम करने पर खास ध्यान दिया है। दिल्ली आगरा के बीच 150 किमी की रफ्तार वाली गाड़ी के बाद अब दिल्ली–कानपुर–लखनऊ खण्ड पर भी 150 किमी की रफ्तार वाली गाडी शुरू की जा रही है। इधर रेलवे यात्रा का समय घटाने के लिए रेलवे का टाइम टेबिल नये सिरे से बनाया जा रहा है जिसमें रोलिंग स्टाक, सिगनल, ट्रेक आदि की ताजा स्थिति को शामिल किया गया है।

मंत्री जी ने कहा है कि नया टाइम–टेबिल बनने के बाद अधिकांश शताब्दी, राजधानी और मेल ट्रेनों की यात्रा का समय कम होगा और कुछ ट्रेनों के यात्रा समय में तो चार घण्टे तक की कमी हो सकती है। इसके अलावा नई दिल्ली–हावड़ा सहित सभी राजधानी ट्रेनों का समय कम करने का प्रयास किया जा रहा है। ट्रेनों की रफ्तार बढ़ाने और समय कम होने के बाद बचे हुए कोचों का भी प्रयोग करके रेलवे अपनी आय बढ़ायेगी। इसके लिए 190 लोकप्रिय गाड़ियों में कोचों की संख्या बढ़ाकर 23 से 24 हो जायेगी। इससे ज्यादा यात्रियों का कनफर्म टिकिट मिलेगी और रेलवे को 200 करोड़

रूपये की अतिरिक्त आय होगी। इधर रेलवे ने ब्रेकबेनों का यात्री परिवहन में प्रयोग करने का फैसला भी किया है। जिन ट्रेनों में ब्रेकबेन खाली भी रहते हैं उन्हें द्वितीय श्रेणी की सीटें लगाकर टिकिट बेचे जाएंगे। पुरानी परम्पराओं पर चलते हुए रेल मंत्री जी ने रेल बजट में 55 जोड़ी नई ट्रेनें, 37 जोड़ी गाड़ियों का विस्तार, 12 जोड़ी ट्रेनों के फेरों में वृद्धि और दो ट्रेनों के रूट को पुनः निर्धारण करने की घोषणा तो की ही है इसके अलावा भी ट्रेन के भीतर यात्रियों के लिए कई सहूलियतें बढ़ाई जा रही हैं। रेलवे ने हजरत निजामुद्दीन–ग्वालियर ताज एक्सप्रेस, नई दिल्ली पटना सम्पर्क क्रांति, चैन्नई बैंगलोर, वृन्दावन एक्सप्रेस और नई दिल्ली बरौनी वैशाली एक्सप्रेस में विश्व स्तर की साज सज्जा व सुविधायें उपलब्ध कराई जाएगी। इसके अलावा रेलवे कैटरिंन निगम ट्रेनों में विभिन्न सेवायें देने के लिए खुली निविदा के आधार पर लाइसेंस देगा और सेवाओं की कम्प्यूटरीकृत प्रणाली से मॉनीटरिंग की जाएगी।

(2) रेल बजट सन् 2007–08

रेल मंत्री जी ने रेल बजट सन् 2007–08,

27 फरवरी को निम्नवत पेश किया–

हाल के वर्षों में रेलवे के कायाकल्प से उत्साहित मंत्री जी ने सोमवार को लोक सभा में भाषण के दौरान काव्यात्मक छटा के साथ अपने संतोष और आगे के इरादों को कुछ इस तरह से व्यक्त किया **''नवाजिश है सबकी करम है सभी का, बड़े फक्र से हम बुलन्दी पर आये, तरक्की के सारे म्यारों से आगे नये ढ़ंग लाये नयी सोच लाये''** रेलमंत्री जी की 2007–08 की बजट ट्रेन में जहाँ गरीब रथ के लिए जगह और आराम का ख्याल रखा गया है, वहीं सम्पन्न और कारोबारियों को सुविधाओं और रियायतों की सौगात दी गई है। एक तरफ यह महँगाई से त्रस्त देशवासियों को राहत बाँटती है तो दूसरी तरफ अपना हुलिया बदलने और कारोबार बढ़ाने के लिए निजी क्षेत्र से हाथ बढ़ाती है।

रेल बजट से साफ है कि ''दुधारू गाय'' का अच्छी तरह से दोहने के बाद अब मंत्री जी इसके दूध को जरूरतमंदों में बाँटने के मूड में आ गये हैं। इसके लिए उन्होंने मालवा यात्री कारोबार बढ़ाने के नये–नये उपाय तो घोषित किए ही हैं साथ ही किराये भाड़े में चौतरफा राहत प्रदान की है। उन्होंने न केवल द्वितीय साधारण श्रेणी से स्लीपर, थर्ड ए0सी0, सेकेण्ड ए0सी0 और यहाँ तक कि ए0सी0 फर्स्ट क्लास तक के किराये में भी कुछ न कुछ कमी की है बल्कि पिछले साल आलोचना के शिकार बने सुपरफास्ट सरचार्ज की तीखी धार को गरीबों के लिए कुछ मौथरा कर दिया है । उन्होंने द्वितीय श्रेणी साधारण पैसेन्जर ट्रेनों के दैनिक टिकिट किराये में प्रति टिकिट

एक रूपये की कमी की है तो नये ढ़ंग के डिब्बों के स्लीपर क्लास में चार फीसदी, एसी चेयरकार व थर्ड एसी में 4–8 फीसदी तथा मौजूदा डिब्बों के सेकेण्ड एसी 2–4 फीसदी एवं फर्स्ट एसी में 3–6 फीसदी रियायत का ऐलान किया है।

इतना ही नहीं इंटरनेट टिकिट बुकिंग को बढ़ावा देने के लिए उन्होंने इस पर वसूले जाने वाले चार्ज की चुभन भी कम करने में गुरेज नहीं किया है। उधर और माल यातायात के मोर्चे पर भाड़ा श्रेणियों को घटाकर तथा उच्चतम श्रेणी को नीचे लाकर रेलमंत्री जी ने उद्योग जगत की तालियाँ बटोर ली हैं। महँगाई को लेकर मंत्री जी की चिंता रेल बजट में पूरे चुनावी अंदाज में परिलक्षित होती है। मुद्रास्फीति की आग पर पानी डालने के लिए उन्होंने पैट्रोल–डीजल , लौह अयस्क, लाइमस्टोन पर तो भाड़ा घटाया ही है, सीमेण्ट, गेहूँ, खाद जैसी बुनियादी ढ़ाँचा व रोजमर्रा के उपयोग से जुड़ी वस्तुओं की ढुलाई पर तरह–तरह की रियायती स्कीमों का अंबार लगा दिया है। लगेज दरों में कटौती कर मन्त्री जी ने रियायतों की एक नई अदा दिखाई है। हर बार की तरह ट्रेनों का तोहफा बाँटने में भी मंत्री जी ने कोई कन्जूसी नहीं दिखाई है। उन्होंने कुल मिलाकर 40 नई ट्रेनों का ऐलान किया है जिनमें से आठ गरीब रथ शामिल हैं और 23 ट्रेनों का उन्होंने विस्तार किया है और 14 के फेरे बढ़ाए हैं। अधूरी परियोजनाओं के ढ़ेर को देखते हुए मन्त्री जी इस बार नई लाइनों (500 किमी की पाँच) और दोहरीकरण (700 किमी) योजनाओं की घोषणा से यथासम्भव बचे हैं लेकिन आमान परिवर्तन (1800 किमी के 17 कार्य) तथा नये सर्वेक्षणों के ढ़ेरों (18 नई लाइनों 3 आमान परिवर्तन, 7 दोहरीगरण व

4 फ्लाईओवर) प्रस्ताव लेकर उन्होंने इसकी कसर पूरी कर दी है। मथेपुरा में नए डीजल इंजन कारखाने की घोषणा कर उन्होंने अपने छोड़े गए संसदीय क्षेत्र के मतदाताओं को सन्तुष्ट करने का प्रयास किया है। रेल बजट में फ्रेट कॉरीडोर की मंत्री जी की योजना में नया पन नहीं है लेकिन हाई स्पीड यात्री गलियारों के लिए सर्वेक्षण का ऐलान कर मंत्री जी ने बुलेट ट्रेन का इन्तजार कर रहे देशवासियों और विदेशी कम्पनियों के लिए सम्भावनाओं के द्वार जरूर खोल दिये हैं। असम में मंत्री जी को पता है कि तीन मंजिला कन्टेनर ट्रेनें और बुलेट ट्रेनें चलाने के लिए रेलवे को निजी भागीदारी की जरूरत पड़ेगी लेकिन निजी क्षेत्र के साथ भागीदारी वह अपनी शर्तों पर करना चाहते हैं। यही वजह है कि निजी क्षेत्र की भागीदारी पर लगातार जोर देने के बावजूद उन्होंने बजट भाषण में साफ कर दिया कि निजी क्षेत्र के साथ भागीदारी रेलवे की मजबूरी नहीं है। दरअसल मंत्री जी रेलवे की अभूतपूर्व रूप से सुदृढ माली हालत से भली–भाँति बाकिफ है और उसे भुनाना चाहते हैं उन्होंने पूरे जोश–खरोश से कहा भी कि चालू वर्ष में रेलवे को 20 हजार करोड़ रूपये से ज्यादा फंड वैलेंस हासिल होने वाला है और अगले साल इसमें बढ़ोत्तरी की उम्मीद है। यही नहीं, उन्होंने कहा कि रेलवे का अस्सी फीसदी से नीचे (79.6 फीसदी) प्रचालन अनुपात उसे विश्व की चुनिंदा रेलों में शुमार कराता है। जाहिर है कि ऐसे में अगर वह स्टील/सीमेण्ट यातायात को 20 करोड़ टन और कंटेनर यातायात को 10 करोड़ टन पर पहुँचाने का मंसूबा बाँधते हैं तो आश्चर्य नहीं होना चाहिए। शायद यह पहली बार है जब कि रेल बजट में दूधियों, रेहडी वालों और छोटे व्यापारियों की रोजमर्रा

की दिक्कत पर गौर किया गया है। इनके लिए अब ट्रेनों में विधिवत स्थान उपलब्ध कराया जाएगा। मन्त्री जी ने अगले साल के लिए 17 हजार 218 करोड़ रूपये की आमदनी का अनुमान व्यक्त किया है। इसमें 46943 करोड़ रूपये रहने का अनुमान है। माल ढुलाई का लक्ष्य लगभग छह करोड टन बढ़ाकर 78.5 करोड़ टन कर दिया गया है। वर्ष 2007–08 के लिए मंत्री जी ने वार्षिक योजना 31 हजार करोड़ रूपये कर दी है जिसमें से 17323 करोड़ रूपये आन्तरिक संसाधनों से जुटाए जाएंगे। रेलमंत्री जी ने कहा कि व्यवसायिक सूझबूझ एवं जनता के प्रति संवेदना रखने के कारण भारतीय रेल देश विदेश में आकर्षण का केन्द्र बन गयी है।

रेल बजट (2007–08) में चलाई गई नई रेलगाड़ियाँ :–

1. झाँसी–कानपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
2. भागलपुर–नई दिल्ली एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
3. इलाहाबाद–मथुरा एक्सप्रेस (प्रतिदिन)
4. पुणे–गोरखपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
5. फर्रूखाबाद–कासगंज एक्सप्रेस एक्सप्रेस (प्रतिदिन दो जोड़ी) (आमान परिवर्तन के बाद)
6. छपरा छत्रपति शिवाजी टर्मिनल (मुम्बई) जनसाधारण एक्सप्रेस वाया सिवाना, गोरखपुर (साप्ताहिक)
7. श्री छत्रपति साहू महाराज टर्मिनल, कोल्हापुर अहमदावाद एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
8. हावड़ा–रामपुर हाट एक्सप्रेस (प्रतिदिन)
9. दिल्ली–शामली डीएमयू (प्रतिदिन)

10. बापूधाम मोतिहारी–बनारस एक्सप्रेस (साप्ताह में तीन दिन)

11. बीकानेर जैसलमेर एक्सप्रेस वाया कोलायत (प्रतिदिन दो जोड़ी)

12. मुम्बई–औरंगाबाद जनशताब्दी एक्सप्रेस सप्ताह में छह दिन

13. बीजापुर–बागलकोट एक्सप्रेस (साप्ताह में छह दिन)

14. नासिक–पुणे एक्सप्रेस (प्रतिदिन)

15. कोयम्बटूर–नागरकोइल एक्सप्रेस वाया मदुरै (प्रतिदिन)

16. भुवनेश्वर–रामेश्वरम् एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

17. गोरखपुर–यशवन्तपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

18. यशवंतपुर–चैन्नई एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

19. इन्दौर–अमृतसर एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

20. चैन्नई एग्मोर–नागोर एक्सप्रेस (प्रतिदिन) आमान परिवर्तन के बाद

21. रीवा–जबलपुर इण्टरसिटी एक्सप्रेस (प्रतिदिन)

22. नई दिल्ली–साहिबाबाद ईएमयू (प्रतिदिन)

23. बाँका–भागलपुर (सप्ताह में छह दिन)

24. चैन्नई एग्मोर–रामेश्वरम् एक्सप्रेस (साप्ताह में छह दिन)

25. मुंबई–अजमेर व उदयपुर एक्सप्रेस (साप्ताह में तीन दिन) आमान परिवर्तन के बाद

26. सोलापुर–बागलकोट एक्सप्रेस (साप्ताह में छह दिन)

27. अजमेर–रतलाम एक्सप्रेस (प्रतिदिन दो जोड़ी) आमान परिवर्तन के बाद।

28. बडौदरा–भीलाड एक्सप्रेस (प्रतिदिन)

29. पटना–डेहरी आमसोन इण्टरसिटी एक्सप्रेस (प्रतिदिन)

30. गाँधीधाम–पालनपुर एक्सप्रेस (प्रतिदिन)

31. लखनऊ जंक्शन–सहारनपुर एक्सप्रेस (प्रतिदिन) लखनऊ सहारनपुर लिंक एक्सप्रेस के बदले।

32. जबलपुर–दिल्ली वाया इटारसी (सप्ताह में दो दिन)

नये गरीब रथ

1. सिकन्दराबाद–यशवन्तपुर एक्सप्रेस सप्ताह में तीन दिन।
2. जयपुर–बाँदा टर्मिनल वाया अहमदाबाद सप्ताह में तीन दिन।
3. कोलकाता–पटना एक्सप्रेस सप्ताह में तीन दिन।
4. भुवनेश्वर–राँची एक्सप्रेस सप्ताह में तीन दिन।
5. तिरूवनंतपुरम्–लोकमान्य तिलक टर्मिनल एक्सप्रेस सप्ताह में दो दिन।
6. नई दिल्ली–देहरादून एक्सप्रेस सप्ताह में तीन दिन।
7. रायपुर–लखनऊ जंक्शन एक्सप्रेस सप्ताह में दो दिन।

रेल बजट के प्रमुख तत्व :–

1. यात्री किराये में बढ़ोत्तरी नहीं ।
2. माल भाड़े में कोई भी वृद्धि नहीं।
3. मौजूदा ट्रेनों में 800 डिब्बे बढ़ेंगे।
4. हर टीटी के पास पाम टॉप।
5. 300 स्टेशन आधुनिक बनेंगे।
6. 6000 बैल्डिंग मशीनें लगेंगी।
7. स्लीपर में अब 84 सीटें।
8. आरपीएफ में 8000 नई भर्ती।
9. साधारण श्रेणी किराया एक रूपये घटा।
10. स्लीपर क्लास किराये में चार फीसदी की कमी।
11. ए0सी0 थ्री टियर व चेयर कार व्यस्त सीजन में चार व मन्द सीजन में
    आठ फीसदी की कमी।
12. ए0सी0 द्वितीय व्यस्त में दो, मंद में चार फीसदी की कमी।
13. 20 फीसदी की कमी, हर यात्री को 8 से 10 रू0 का फायदा।

- व्यस्त सीजन : 16 अप्रैल से 14 जुलाई व 16 सितम्बर से 14 जनवरी।
- मंद सीजन : 15 जनवरी से 15 अप्रैल व 15 जुलाई से 15 सितम्बर।

देश में भी 350 किमी रफ्तार की ट्रेनें दौड़ेगीं :–

विदेशों में एक घण्टे में तीन सौ–चार सौ किमी की रफ्तार से चलने वाली ट्रेनों की खबर पढ़कर हम अभी तक वाह ही कहते थे लेकिन रेल मंत्री जी की योजना सफल हो गई तो अगले तीन–चार वर्षों में भारत में भी घंटे भर में 300–350 किलोमीटर की दूरी तय करने वाली ट्रेनें चलने लगेंगी। इसके लिए देश के चारों हिस्सों में हाई स्पीड पैसेन्जर कॉरीडोर बनाया जाएगा यानी विशेष रेलवे लाइनें बिछाई जायेंगी।

रेल बजट (2007–08) पेश करते हुए मंत्री जी ने कहा कि 300 से 350 किमी प्रति घण्टे की रफ्तार से चलने वाली आधुनिक सिग्नल व कन्ट्रोल सिस्टम से सुसज्जित उत्तरी, पश्चिमी, पूर्वी और दक्षिणी क्षेत्रों में एक–एक हाई स्पीड पैसेंजर कॉरीडोर बनाने के लिए सम्भव्यता अध्ययन कराया जाएगा। इस कॉरीडेार पर गाड़ियाँ 600 किमी की दूरी महज दो से तीन घण्टे में पूरी कर सकेंगी। उन्होंने संकेत दिए कि आवश्यकता पड़ने पर इस परियोजना को पूरा करने में निजी क्षेत्रों का भी सहयोग लिया जा सकता हैं।

भाड़ा घटाकर दोहरा लाभ :–

रेल मंत्री जी की माने तो उन्होंने भाड़ा दरों में कमी कर महँगाई के मुँह पर तमाचा मारा है लेकिन उनका निशाना सस्ते भाड़े के जरिये ज्यादा से ज्यादा माल ढुलाई हासिल करना है। इसके लिए भाड़ा श्रेणियों की 19 से घटाकर 16 पर ला दिया गया है जबकि उच्चतम श्रेणी 220 से 210 पर आ गई है। कम दर वाली एलआर श्रेणियाँ भी

अब पाँच के बजाय सिर्फ चार होंगी। मंत्री जी के मुताबिक भाड़े में कमी से कीमतों पर लगाम लगाने में मदद मिलेगी।

सभी प्रकार के अयस्क, चूना पत्थर और डोलोमोइट पर वर्गीकरण श्रेणी को घटाकर 160 पर लाया गया है। वर्गीकरण में संशोधन से डीजल, पैट्रोल, अमोनिया आदि वस्तुओं के माल भाड़े में भी करीब पाँच फीसदी की कमी होगी। स्टील सीमेण्ट आदि उद्योगों की माँग पर लोहे अयस्क (आयरन), लाइन स्टोन समेत सभी प्रकार के खनिज पदार्थों के परिवहन पर माल भाड़ा श्रेणी 170 की जगह 160 किया गया है। इससे इन पर भाड़ा छः फीसदी तक कम होगा। मंत्री जी ने साइडिंगों तथा पत्तनों को सेवा प्रदान करने माल शेडों के लिए बुक कराये जाने वाले अयस्क पर 10 फ़ीसदी व्यस्त मार्ग अधिभार हटाए जाने का प्रस्ताव तो किया है लेकिन साइडिंगों एवं पत्तनों की सेवा प्रदान करने वाले माल शेडों के लिए बुक किए जाने वाले लौह अयस्क पर 21 फीसदी "कन्जेशन चार्ज" का प्रस्ताव कर स्टील उद्योग के उत्साह को कम भी कर दिया है। नई 16 टेरिफ लाइनों में अब एलआर एक से एलआर चार तक की कम दर वाली चार लाइनों के अलावा 100 लेकर 210 तक की 10–10 के अन्तराल वाली 12 टैरिफ लाइनें रह गई हैं। इनके मुताबिक तेजाब व एल्कोहल अब 210 की श्रेणी में आ गये हैं जबकि मिश्र धातुएँ व धातुएँ 180 में , ईंट–पत्थरों की ढुलाई श्रेणी अब 150 है। कास्टिक, पोटाश और सोडा, सीमेण्ट व इसके उत्पादों को 140 की निचली श्रेणी में लाया गया है। इसी तरह रासायनिक खादों को 120 में , मिट्टी और रेत 150 मे, कोयला व कोक, वनस्पति व खाद्य तेल 140 में, खाद्यान्न, आटा व दालें, खली व

तिलहन, साबुन 120 की श्रेणी में लाये गये हैं। लोहा व इस्पात को 180 की श्रेणी में रखा गया है। चमड़ा, रबर, प्लास्टिक, मशीन व औजारों को 100 में तथा चीनी, मिश्री को 110 में डाला गया है। कम दरो वाली एलआर एक में चुनी, पटसन, पेण्ट, पॉलिश, लकड़ी पानी को तथा एल आर दो में आतिशबाजी को रखा गया है जबकि एलआर तीन में तारकोल व पेपर है। बाँस झाड़ू, कॉफी व चाय, नारियल जटा, चारा व छिल्का, फल सब्जियाँ, किराना व कीटनाशक दवायें गन्ना, मोटर वाहन , पशुधन अब एलआर चार में आ गये हैं। इससे इन सभी वस्तुओं की कीमतें कम होने का दबाव बनेगा।

अध्याय – 5

उपयोगिता

1. आर्थिक

2. सामाजिक

3. रोज़गार

1. आर्थिक उपयोगिता

रेल स्थापना से आज तक लगभग 150 वर्षों के काल खण्ड में रेल की उपयोगिता समग्र रूप से दिन प्रतिदिन बढ़ती जा रही है। चाहे आर्थिक क्षेत्र हो व सामाजिक क्षेत्र हो अथवा रोज़गार परक क्षेत्र हो। सभी में रेल की उपयोगिता सिद्ध हुई है। यदि हम अलग–अलग क्षेत्रों में इसकी मीमाँशा करते हैं तो इस दृष्टि से इसे कई भागों में विभक्त किया जा सकता है परन्तु आर्थिक, सामाजिक व रोज़गार की दृष्टि से इसका मूल्यांकन विशेष रूप से किया जा सकता है।

आर्थिक विकास किसी देश की उन्नति का दर्पण माना जाता है जिसको देखकर देश की समग्र स्थिति का अनुमान लगाया जा सकता है और इस प्रक्रिया में परिवहन की महती भूमिका होती है जो देश पूर्णतः विकसित हो गए हैं वहाँ वायु परिवहन एवं सड़क परिवहन सबसे महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वाह करता है जैसे अमेरिका, इंग्लैण्ड एवं कुछ यूरोपीय देशों में। भारत में वायु एवं सडक परिवहन अभी तक विकास के उस स्तर तक नहीं पहुँचा जैसा विकसित देशों में है। यहाँ रेल परिवहन ही मुख्य आधार है जिसके द्वारा सम्पूर्ण देश में चलने वाली आर्थिक विकास की प्रक्रिया को बल मिलता है। देश के औद्योगिक विकास में भारी संयंत्रों को एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुँचाने तथा उद्योगों के उत्पादन व विपणन प्रक्रिया में सहयोग भी रेल के द्वारा पर्याप्त मात्रा में मिल रहा है। इसी प्रकार उद्योगों के संचालन में आवश्यक आपूर्ति के दायित्व को निर्वहन करने में भी रेल विभाग पीछे नहीं रहा। देश के खनिज एवं प्राकृतिक सम्पदा के विदोहन में रेल विभाग अपने विशेष परिवहन के डिब्बों को उपलब्ध कराता है जिससे वह सामान समयानुसार अपेक्षित स्थान तक पहुँच सके जैसे बिहार एवं

झारखण्ड की कोयले की आपूर्ति तापीय विद्युत ग्रहों एवं अन्य भारी उद्योगों में की जाती है। जिसे रेल विभाग समय पर पहुँचा देता है जिससे विद्युत उत्पादन बढ़ता है और उसके द्वारा देश के उद्योग गतिमान होते हैं और आर्थिक चक्र घूमने लगता है। देश के आर्थिक विकास में लगी मानवीय श्रम शक्ति जो मजदूर स्तर की है उसे अपने कार्य पर समयानुसार पहुँचाने का कार्य रेल विभाग द्वारा संचालित हो रहा है। कुछ महानगरों जैसे औद्योगिक शहर मुम्बई में लोकल ट्रेन, कोलकाता में ट्राम, दिल्ली में मैट्रो ट्रेन कम किराये में 22 घण्टे निरन्तर काम करने वालों एवं जन सामान्य को एक स्थान से दूसरे स्थान पर लाने ले जाने का कार्य कर रही है। इसी प्रकार कुछ अधिक दूरी के रेलवे स्टेशनों के मध्य इण्टर सिटी एवं सटल सेवायें भी आर्थिक विकास में लगे लोगों को एक स्थान से दूसरे स्थान पर लाने ले जाने का काम करती है। जैसे झाँसी–कानपुर, ग्वालियर–जयपुर के मध्य इण्टरसिटी एक्सप्रेस, कानपुर–लखनऊ, गाजियाबाद–दिल्ली के मध्य सटल सेवा संचालित हो रही है। इस प्रकार की सेवायें सम्पूर्ण भारत में नियमित रूप से लाखों श्रमिकों को आर्थिक विकास की प्रक्रिया में बनाये रखने में सक्षम है। यदि मानवीय, प्राकृतिक अथवा तकनीकीय कारणों से इन ट्रेनों का चक्का एक दिन के लिए भी रूक जाता है तो उत्पादन, रोज़गार पर व्यापक प्रभाव पडता है जिससे आर्थिक विकास भी प्रभावित होता है।

जिन नये क्षेत्रों में रेल का प्रादुर्भाव हो रहा है वहाँ भी नये–नये आर्थिक आयाम सामने आ रहे हैं और उत्पादन तथा रोज़गार में वृद्धि की सम्भावनायें मजबूत हो रही हैं। इस प्रकार देश के आर्थिक क्षेत्र को

संवृद्धि एवं आत्मनिर्भर बनाने की प्रक्रिया में रेल विभाग के महत्व को हम नकार नहीं सकते। यह आधुनिक विकास को देखकर स्पष्ट हो जाता है।

भारतीय रेलों ने अपने आरम्भ काल से ही देश के राजनैतिक, सामाजिक, आर्थिक एवं औद्योगिक विकास में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है। भारतीय भूखण्ड की विशालता, भौगोलिक स्थिति, विविध राज्यों के बीच प्राकृतिक संसाधनों का वैविध्य आदि तथ्यों के कारण इस देश के आर्थिक विकास में रेलों का महत्व और बढ़ गया है। स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात देश में योजनाबद्ध विकास के युग का सूत्रपात हुआ। इसके फलस्वरूप रेलों की क्षमता में महत्वपूर्ण विकास तथा यात्री एवं माल यातायात के क्षेत्र में सराहनीय वृद्धि हुई है। माल यातायात के क्षेत्र में राजस्व उपार्जक यातायात 1950–51 के अन्तर्गत 73.2 मिलियन टन से बढ़कर छठी योजना के अन्तिम वर्ष 1984–85 में 236.4 मिलियन टन के स्तर पर पहुँच गया। यातायात की औसत दूरी में वृद्धि के फलस्वरूप कुल टन–किलोमीटर में और अधिक वृद्धि हुई है। सातवीं योजना के प्रथम वर्ष में रेलों पर राजस्व यातायात की लादान 258 मिलियन टन के लक्ष्य से कहीं अधिक थी। वर्ष 1986–87 में भी रेलों पर 266 मिलियन टन के लक्ष्य की तुलना में लगभग 278 मिलियन टन के लदान होने की सम्भावना है। आशा है कि कुल लदान 300 मिलियन टन के सीमा–चिन्ह को पार कर जायेगा। यह रेलों के इतिहास में अभूतपूर्व उपलब्धि है।

विकासशील देशों में विकास के आरम्भिक चरणों में माल यातायात में थोक वस्तुओं के परिवहन में अधिक वृद्धि होती है।

भारतीय रेलों पर 1950–51 में थोक वस्तुओं का सम्पूर्ण माल यातायात में 50.2 प्रतिशत भाग था, जो अब लगभग 90 प्रतिशत हो गया है। थोक वस्तुओं में भी सात वस्तुएँ कोयला, लोह अयस्क, खाद्यान्न, सीमेण्ट, उर्वरक, खनिज तेल, लोहा एवं इस्पात यातायात की मात्रा की दृष्टि से प्रमुख हैं क्योंकि इसका सम्पूर्ण यातायात में लगभग 80 प्रतिशत भाग है अतः विविध रेल परियोजनाओं मे इनके परिवहन की तरफ विशेष ध्यान दिया गया है। कर्षण, बैगनों की डिजाइन, सिगनल एवं दूर संचार व्यवस्था, रेल–पथ का रखरखाव आदि में आधुनिकीकरण तथा यातायात व्यवस्था में युक्तिकरण किया गया है , जिससे यातायात की बढ़ती हुई माँग की आपूर्ति कुशलता पूर्वक की जा सके। इक्कीसवीं शताब्दी के अन्त तक रेलों पर यात्री तथा माल यातायात लगभग दुगना हो जायेगा जिसके लिए आवश्यक क्षमता के निर्माण के लिए निवेश एवं नवीन परिचालन तकनीकी, चल स्टॉक की डिजायन, तकनीकी सुधारों के बारे में अभी से निर्णय लिये जा रहे हैं।

भारत में रेल परिवहन में थोक वस्तुओं की प्रधानता आने वाले वर्षों में भी बनी रहेगी क्योंकि अपनी अन्तर्निहित विशेषताओं के कारण यातायात के अन्य साधनों की तुलना में रेलें अधिक कुशल, मितव्ययी तथा सक्षम है अतः यह आवश्यक है कि इन वस्तुओं के उत्पादन, वितरण, विपणन तथा परिवहन व्यवस्था में रेलों की महत्वपूर्ण भूमिका है।

देश के ढाँचागत विकास में रेल विभाग ने महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वाह किया है। भारी एवं लघु उद्योगों की स्थापना से लेकर उत्पादन एवं विपणन इत्यादि समस्त कार्यों में रेल विभाग मेरूदण्ड के समान

अपनी उपयोगिता सिद्ध कर रहा है जिसके कारण देश का आर्थिक विकास दिन प्रतिदिन बढ़ रहा है। यह भी सत्य है कि आर्थिक विकास अन्य देशों की तुलना में 60 वर्ष के काल खण्ड में अपेक्षा के अनुरूप नहीं हुआ परन्तु रेल विभाग आर्थिक विकास की इस प्रक्रिया में अपने सहयोग में प्रमाणिक सिद्ध हुआ है। इसी प्रकार देश की आर्थिक उन्नति के मार्ग में जो सहयोगी तत्व हैं जैसे समयानुसार देश के विभिन्न भागों में आवश्यक माल की आपूर्ति करना आर्थिक विकास में लगे मानवीय श्रम को समयानुसार एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुँचाने जैसा महत्वपूर्ण कार्य तो इसके द्वारा किया ही जा रहा है साथ ही आय का एक महत्वपूर्ण स्त्रोत होने के कारण भारत सरकार को पर्याप्त मात्रा में राजस्व की आपूर्ति भी इसके द्वारा की जा रही है। राष्ट्रीय आय में इसका पर्याप्त योगदान है। प्रति व्यक्ति आय बढ़ाने में भी योगदान है। प्रतिव्यक्ति आय बढ़ाने में भी इसके योगदान की उपेक्षा नहीं की जा सकती।

रेलवे ने कुछ ऐसी रेलें चलायी है जिससे भारी मात्रा में राजस्व की प्राप्ति होती है तथा देश विदेश के लोग भारतीय संस्कृति का दर्शन व परिचय प्राप्त करते हैं जैसे पैलेस ऑन व्हील आदि–आदि।

वर्ष 2005 और 2006 के अन्तर्गत भारतीय रेलवे की सकल आमदनी का ब्यौरा
कोचिंग यातायात से आमदनी

रेलवे जोन	वर्ष	कोचिंग यातायात से आमदनी (रूपये में)		
		वाहित यात्रियों से आमदनी	अन्य कोचिंग आमदनी	कोचिंग यातायात से कुल आमदनी
1	2	3	4	5
मध्य	2004–05	18992259	1543040	20535299
	2005–06	19231492	1579769	20811261
पूर्व	2004–05	8954811	777021	9731832
	2005–06	9544339	800588	10344927
पूर्व मध्य	2004–05	6972050	366288	7338738
	2005–06	8164639	479118	8643757
पूर्व तट	2004–05	3013299	153456	3166755
	2005–06	3330791	247665	3578456
उत्तर	2004–05	21467687	1608688	23076375
	2005–06	22379771	1978788	24358559
उत्तर मध्य	2004–05	10467580	333482	10801062
	2005–06	11534487	480148	12014635
पूर्वोत्तर	2004–05	3169286	162571	3331857
	2005–06	3582311	179079	3761390
पूर्वोत्तर सीमान्त	2004–05	2375868	317680	2693548
	2005–06	2750165	461695	3211860
उत्तर पश्चिम	2004–05	4313282	467059	4780341
	2005–06	4929870	749215	5679085
दक्षिण	2004–05	11617955	1199123	12817078
	2005–06	12725289	1349914	14075203
दक्षिण मध्य	2004–05	11815502	608192	12423694
	2005–06	12282068	692487	12974555
दक्षिण पूर्व	2004–05	4550518	370256	4920774
	2005–06	5060628	400121	5460749
दक्षिण पूर्व मध्य	2004–05	2555776	166181	2721957
	2005–06	3016697	176624	3193321
दक्षिण पश्चिम	2004–05	4425462	350397	4775859
	2005–06	5049348	414258	5463606
पश्चिम	2004–05	15083409	593077	15676486
	2005–06	15656020	666838	16322858
पश्चिम मध्य	2004–05	5571703	363579	5935282
	2005–06	6589194	323615	6912809

वर्ष 2005 और 2006 के अन्तर्गत भारतीय रेलवे की सकल आमदनी का ब्यौरा

माल यातायात से आमदनी

रेलवे जोन	वर्ष	माल यातायात से आमदनी (रूपये में)		
		वाहित यात्रियों से आमदनी	अन्य माल आमदनी	माल से कुल आमदनी
1	2	3	4	5
मध्य	2004–05	24826851	445179	25272030
	2005–06	25858249	783377	26641626
पूर्व	2004–05	11121373	216337	11337710
	2005–06	12287009	628319	12915328
पूर्व मध्य	2004–05	21596875	...	21596875
	2005–06	25241656	837737	26079393
पूर्व तट	2004–05	29562749	139388	29702137
	2005–06	35207929	435477	35643406
उत्तर	2004–05	25712194	284367	25996561
	2005–06	27958132	458212	28416344
उत्तर मध्य	2004–05	28047948	...	28047948
	2005–06	31641045	...	31641045
पूर्वोत्तर	2004–05	4048954	40326	4089280
	2005–06	5274522	72166	5346688
पूर्वोत्तर सीमान्त	2004–05	6395460	80476	6475936
	2005–06	8342561	122381	8464942
उत्तर पश्चिम	2004–05	8157139	22116	8179255
	2005–06	11015523	85511	11101034
दक्षिण	2004–05	10770973	147519	10918492
	2005–06	12827363	300652	13128015
दक्षिण मध्य	2004–05	28701323	123555	28824878
	2005–06	34304480	346447	34650927
दक्षिण पूर्व	2004–05	23849938	452970	24302908
	2005–06	30041969	1771571	31813540
दक्षिण पूर्व मध्य	2004–05	28517141	329122	28846263
	2005–06	32592217	695729	33287946
दक्षिण पश्चिम	2004–05	8111366	...	8111366
	2005–06	11214046	246149	11460195
पश्चिम	2004–05	22337214	264196	22601410
	2005–06	26755190	543515	27298705
पश्चिम मध्य	2004–05	20580774	323473	20904247
	2005–06	22279811	164479	22444290

वर्ष 2005 और 2006 के अन्तर्गत भारतीय रेलवे की सकल आमदनी का ब्यौरा

विविध ढ़ंग से आमदनी

रेलवे जोन	वर्ष	विविध ढ़ंग से आमदनी (रूपये में)		
		किराया तथा टोल	अन्य विविध आमदनी	कुल विविध आमदनी
1	2	3	4	5
मध्य	2004–05	-	791744	791744
	2005–06	-	879910	879910
पूर्व	2004–05	1710	668058	669768
	2005–06	1941	773114	775055
पूर्व मध्य	2004–05	-	262164	262164
	2005–06	-	357757	357757
पूर्व तट	2004–05	57	253227	253284
	2005–06	125	201345	201470
उत्तर	2004–05		4316507	4316507
	2005–06	-	10363117	10363117
उत्तर मध्य	2004–05	394047	-	394047
	2005–06	389596	-	389596
पूर्वोत्तर	2004–05	-	309217	309217
	2005–06	-	303098	303098
पूर्वोत्तर सीमान्त	2004–05	134	330239	300373
	2005–06	-	361672	361672
उत्तर पश्चिम	2004–05	88	269704	269792
	2005–06	371	472714	473085
दक्षिण	2004–05	-	769611	769611
	2005–06	-	812575	812575
दक्षिण मध्य	2004–05	136928	497260	634188
	2005–06	17427	526756	544183
दक्षिण पूर्व	2004–05	58	450719	450777
	2005–06	71	484824	484895
दक्षिण पूर्व मध्य	2004–05	72	121072	121144
	2005–06	64	146000	146064
दक्षिण पश्चिम	2004–05	-	260924	260924
	2005–06	26557	282458	309015
पश्चिम	2004–05	47357	783847	831204
	2005–06	32345	1056866	1089211
पश्चिम मध्य	2004–05	-	286474	286474
	2005–06	-	256021	256021

2. सामाजिक उपयोगिता

रेल परिचालन से पूर्व सामाजिक सम्बन्धों का दायरा अत्यन्त सीमित व संकुचित था क्योंकि परिवहन के ऐसे साधन उपलब्ध नहीं थे जो कम समय में अधिक दूरी कर सके। इसी कारण यदि परिवार का कोई व्यक्ति रोज़गार अथवा व्यवसाय की दृष्टि से दूर कहीं जाता था तो कई वर्षों के बाद ही उसका वापस आना होता था इसी प्रकार सामाजिक सम्बन्ध भी निकट ही हुआ करते थे परन्तु रेल की स्थापना और उसके उत्तरोत्तर विकास ने सामाजिक दूरी को कम किया है जिसके कारण दूरियाँ कम हुई हैं और अध्ययन की दृष्टि से एवं विकास एवं रोज़गार पाने के लिए लोग दूर दूर तक जाने लगे हैं रेलों ने इसमें महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वाह किया है इसके साथ ही अब नये पारिवारिक सम्बन्धों व सामाजिक सम्बन्धों की स्थापना करने में भी कोई संकोच नहीं होता है, क्योंकि कश्मीर से कन्याकुमारी पूर्वोत्तर प्रान्तों से लेकर गुजरात के कक्ष तक सम्पूर्ण भारत में रेल का ऐसा जाल बिछा है कि दूरियों का एहसास अब नहीं होता है जिसके कारण किसी भी क्षेत्र में जाना आसान लगने लगा है।

रेल के माध्यम से साधनों का आवागमन जितना आवागमन बढ़ा है उतनी ही सांस्कृतिक जागृति भी पैदा हुई है व हम सांस्कृतिक रूप से जागरूक हुए हैं। सम्पूर्ण देश में भिन्न–भिन्न प्रान्तों के लोग निवास करने लगे हैं जिसके कारण विभिन्न क्षेत्रों की परम्पराओं व रीति–रिवाज से भी अवगत हुए हैं। जैसे दक्षिण भारत में मनाया जाने वाला पोंगल त्यौहार अब उत्तर भारत में भी मनाया जाता है और उत्तर भारत के अनेक त्यौहार दक्षिण क्षेत्रों में भी उतने ही उत्साह से मनाये जाते हैं। इसी प्रकार रेल संचालन से राष्ट्रीय स्तर पर खाद्य

संस्कृति का भी आदान प्रदान होने के कारण लोगों की रूचि अन्य प्रान्तों की खाद्य सामग्री की ओर बढ़ी है। जैसे दक्षिण का इटली बड़ा साँवर सम्पूर्ण भारत में बहुत लोकप्रिय हो गया है और उत्तर भारत की चाट सम्पूर्ण दक्षिण में लोकप्रिय है एवं उपलब्ध है। इस लोकप्रियता का मुख्य कारण क्या है कि लम्बी दूरी की चलने वाली ट्रेनों में जो खाद्य सामग्री यात्रियों को उपलब्ध कराई जाती है वह गाड़ी के उद्‌गम स्थान से प्रभावित होती है। जैसे गोरखपुर से दक्षिण की ओर जाने वाली गाड़ी में जो खाद्य सामग्री उपलब्ध कराई जाती है वह उत्तर भारतीय व्यंजनों से परिपूर्ण होती है जिसका लाभ सभी यात्रियों को मिलता है और इसी प्रकार दक्षिण से चलने वाली गाड़ियाँ अपने क्षेत्र की खाद्य सामग्री को उपलब्ध कराती हैं जो सभी यात्रियों को समान रूप से दी जाती है। इससे उत्तर भारतीयों से परिचय होता है और स्वाद के प्रति उनकी रूचि बढ़ती है। परिणामस्वरूप उन वस्तुओं की लोकप्रियता अपने क्षेत्रों से बाहर निकल कर दूर–दूर तक फैल जाती है। इसी प्रकार सामाजिक परम्परायें रीतिरिवाज भी एक स्थान से दूसरे स्थान की ओर फैलने लगते हैं। भाषा की समस्या का भी निदान होता है क्योंकि रेल में कार्यरत बहुभाषी लोग विभिन्न प्रान्तों में जाकर अपनी अपनी भाषाओं की लोकप्रियता में वृद्धि करते है।

यदि सच पूँछा जाये तो रेल विभाग शरीर की धमनियाँ व शिराओं का कार्य करता है और राष्ट्रीय एकता के लिए सामाजिक और आर्थिक दृष्टिकोण से तथा राजनीतिक दृष्टिकोण से अपना महत्वपूर्ण योगदान दे रहा है। रेल विभाग ने अपने योगदान से सामाजिक

तानेवाने को इतना सुदृढ़ किया है कि इसे क्षति पहुँचाने के प्रयास सफल नहीं होंगे।

सामाजिक समरसता के लिए काम करने वाले जिन लोगों ने एकात्मता की अलख जलाकर देश के विभिन्न भागों से युवाओं को एकत्र कर अपने रचनात्मक कार्यों द्वारा सामाजिक उद्देश्य को पाने में सफलता हासिल की है उन्हें इस कार्य में सहयोग देने के लिए रेल विभाग ने निःशुल्क रेलगाड़ी उपलब्ध कराकर अपना योगदान दिया है। जैसे सुब्बाराव जी द्वारा चलाये जाने वाले भारत जोड़ो अभियान में समय–समय पर रेल उपलब्ध कराई गई। इसी प्रकार बाबा आम्टे का भी सहयोग किया गया। विशेष मेलों के लिए चलने वाली स्पेशल ट्रेनें, सामाजिक ढ़ाँचे को मजबूत बनाने के लिए रेल विभाग निरन्तर योगदान दे रहा है।

3. रोजगार परक उपयोगिता

रोज़गार –

भारत में रेल विभाग एक ऐसा महत्वपूर्ण सार्वजनिक उपक्रम है जो अपनी स्थापना से लेकर आज तक प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष रूप से भारी मात्र में रोज़गार का सृजन कर रहा है। जहाँ–जहाँ रेल की पटरियाँ बिछी है वहाँ–वहाँ रोज़गार का सृजन हुआ है। रेलवे ने स्वयं अपने विभागीय कर्मचारियों के रूप में चतुर्थ श्रेणी से लेकर प्रथम श्रेणी तक के कर्मचारियों को समायोजित किया गया है। स्थाई विभागीय कर्मचारियों के रूप में लगभग 16 लाख कर्मचारी कार्यरत हैं। इसी प्रकार लगभग दो लाख कर्मचारी अस्थाई रूप से रेलवे में कार्यरत हैं।

अप्रत्यक्ष रूप से भी रेलवे ने लाखों लोगों की जीविका चलाने का काम किया है। महानगरों के रेलवे स्टेशनों के आस–पास होटल व्यवसाय खूब फल–फूल रहा है जिसमें अनेकों कर्मचारी अपनी येाग्यतानुसार काम पा रहे हैं। इसी प्रकार ढ़ावा, खाने–पीने की दुकानें भी स्टेशनों के बाहर पर्याप्त मात्रा में संचालित होती हैं। इसी प्रकार परिवहन के साधनों टैम्पो, सवारी ढ़ोने वालों के रूप में पर्याप्त व्यवसाय मिलता है। इसी प्रकार जो माल रेल द्वारा लाया जाता है उसको ढ़ोने के लिए भी ट्रक, लोडर, हाथठेला वालों को माल ढ़ोने के रूप में रोजगार की प्राप्ति होती है। छोटे स्टेशनों के बाहर भी चाय एवं साधारण स्वल्पाहार की दुकानें बड़े आराम से रोज़गार उत्पन्न कराती हैं तथा सवारी ढोने के लिए इक्के, ताँगे, खड़खड़े व रिक्शे वालों को रोज़ी–रोज़गार मिलता है। इस प्रकार के व्यवसाय बड़े स्टेशनों से लेकर रोड साइड की छोटी स्टेशनों तक परिस्थिति के अनुसार उपलब्ध हैं।

यदि हम रेलवे के प्लेटफार्म पर दृष्टि डालते हैं तो हम पाते हैं कि वहाँ भी रेलवे द्वारा पर्याप्त मात्रा में निजी लोगों को रोज़गार उपलब्ध कराया जा रहा है जैसे– पुस्तक–विक्रेता, पुस्तक, अखबार बिक्री हेतु वार्षिक ठेका नियमानुसार निजी क्षेत्रों के लोगों को उपलब्ध कराया जाता है। इसी प्रकार मिनरल वाटर, शीतल पेय एवं अन्य स्वल्पाहार की वस्तुओं की बिक्री के लिए भी वार्षिक ठेके दिये जाते हैं। कहीं–कहीं रेलवे स्वयं अपने भोजनालयों के द्वारा संचालित करती है। इस व्यवस्था में लगे लोगों को लाइसेंसधारी बैन्डरों के रूप में जाना जाता है। गर्मी के मौषम में दूध एवं दही की लस्सी , गन्ने का रस तथा आमरस आदि की बिक्री भी निजी लोगों के द्वारा करवाई जाती है। रेलवे द्वारा संचालित होने वाले भोजनालय एवं लम्बी दूरी की रेलगाडियों की पैन्ट्री कारों में कच्चे माल की आपूर्ति के लिए टैन्डर प्रक्रिया को अपनाया जाता है और न्यूनतम टैन्डर डालने वालों को माल सप्लाई का अवसर मिलता है। इस प्रकार कच्चे माल के सप्लायर भी रेलवे के माध्यम से रोज़गार पा रहे हैं। यदि हम पर्यटन की ओर दृष्टि डालते हैं तो हम पाते हैं कि अनेकों ट्रॅवल एजेण्ट रेलवे की बुकिंग कराकर यात्रियों को उपलब्ध कराते हैं और अपना कमीशन प्राप्त करते हैं। इसी प्रकार जो पर्यटक भारत दर्शन के लिए दूरदराज से आते हैं उन्हें पर्यटन स्थलों का भ्रमण कराने के लिए टूरिस्ट गाइड विभिन्न प्रकार के टैक्सी एवं विभिन्न प्रकार के बस संचालक उन पर्यटकों को एक स्थान से दूसरे स्थान तक ले जाते हैं। जिसके कारण इन परिवहन संचालकों को भी सन्तुष्टि जनक व्यवसाय मिल जाता है।

रेल यात्रियों को सुविधा देने की दृष्टि से प्लेटफार्म पर एसटीडी बूथ, साइबर कैफे, जनरल मर्चेण्ट एवं दवा की दुकानें भी निजी क्षेत्र में स्थापित की जाने लगी हैं जिससे रोज़गार का सृजन तो होता ही है साथ ही यात्रियों को सुविधा भी उत्पन्न होती है इसी प्रकार चलती गाड़ी में खान–पान की उपलब्धता तो पैन्ट्री कार्य द्वारा की जाती है अथवा जहाँ गाड़ी रूकती है वहाँ की निजी अथवा रेलवे की कैण्टीन द्वारा की जाती है अन्य आवश्यक वस्तुएँ जैसे साबुन, तेल, मंजन, बैल्ट, निजी क्षेत्र के लोग चलती गाड़ी में फैरी लगाकर बेचते हैं इसी प्रकार जूते एवं अटैची सुधारने वाले चलती गाड़ी में उपलब्ध होने लगे हैं।

रोज़गार का एक दूसरा पक्ष यह भी है कि कुछ मध्यम गति की रेलगाड़ियों में चाय, जलपान, पानी, पान तम्बाकू इत्यादि की बिक्री कुछ ऐसे लोगों के द्वारा की जाती है जिनके पास न तो ठेका होता है और न ही लाइसेंस। यह लोग आरपीएफ एवं जीआरपी के सिपाहियों को कुछ सुविधा शुल्क देकर बेधड़क अपना माल बेचते हैं। इससे इन लोगों को आय तो प्राप्त होती है परन्तु रेलवे के राजस्व की हाँनि होती है और अनाधिकृत विक्रेताओं एवं जीआरपी एवं आरपीएफ के बीच गलत परम्परा प्रोत्साहित होती है।

रेलवे अप्रत्यक्ष रूप से भी अनेक लोगों को रोज़गार उपलब्ध कराती है। रेलवे के अनेक ऐसे कार्य जो विभिन्न क्षेत्रों में रोज़गार उत्पन्न करते हैं जैसे रेलवे के टिकिट की छपाई की व्यवस्था में लगे लोगों को तो रोजगार मिलता ही है साथ ही टिकिट की छपाई में कागज के निर्माण करने वाले लोग रोज़गार पाते हैं। वर्तमान समय में टिकिट निर्गत करने का काम एवं रिजर्वेशन भी कम्प्यूटर के द्वारा किया

जाने लगा है इसलिए कम्प्यूटर के निर्माताओं की माँग भी बढ़ी है और इस उद्योग में भी रोज़गार की सम्भावनायें प्रबल हुई हैं। इसी प्रकार कम्प्यूटर के विक्रेता एवं सप्लायर भी कार्य पाने में सफल हुए हैं। छोटे स्टेशनों में जहाँ कम्प्यूटर का प्रयोग नहीं होता है वहाँ परम्परागत ढ़ंग से ही टिकिट वितरण किया जाता है। रेलवे स्वयं अनेक कार्य निजी क्षेत्रों से करवाने लगा है जिसके कारण निजी क्षेत्रों में रोज़गार के पर्याप्त अवसर मिलने लगे हैं। जैसे रेलवे की माल ढ़ोने वाली बैंगन का डिजायन एवं स्क्रेप रेलवे उपलब्ध कराता है और फैब्रीकेशन का काम निजी क्षेत्र का व्यक्ति करते हैं इससे रेलवे का काम समयानुसार हो जाता है और निजी क्षेत्र के फैब्रीकेशन को रोज़गार के अवसर उपलब्ध होते हैं यह प्रक्रिया नये बैगन के निर्माण व पुराने के रिपेरिंग में अपनायी जाती है। इसी प्रकार नये डीजल एवं इलैक्ट्रिक इंजन के निर्माण का कार्य भी निजी क्षेत्र के उद्योगों को दिया जाने लगा है। बीएचईएल इसमें अग्रणी है। झाँसी बीएचईएल को मिले इलैक्ट्रिक इंजन के निर्माण के आर्डर के कारण एक नई यूनिट का विस्तार किया गया जिसमें नये लोगों को रोज़गार मिला भले ही वह लोग रेलवे से प्रत्यक्ष रूप से नहीं जुड़े हुए हैं परन्तु रेलवे के कार्य के कारण उन्हें रोज़गार उपलब्ध हुआ है।

इसी प्रकार पानी की आपूर्ति करने वाले मिनरल वाटर्स निर्माताओं को भी रोज़गार के अच्छे अवसर मिले हैं क्योंकि माँग अधिक होने के कारण इसकी आपूर्ति में निजी क्षेत्र का भी सहयोग लेना पड़ता है। माँग का कुछ हिस्सा रेलवे स्वयं अपने संसाधनों के द्वारा पूर्ति करती है जिसे रेल नीर के नाम से जाना जाता है।

यदि हम कीन्स के रोज़गार सिद्धान्त को यहाँ पर लागू करने की कोशिश करते हैं तो वह काफी अधिक मात्रा में क्रियान्वित होता दिखाई देता है जैसे प्रभावपूर्ण माँग के बढ़ने पर रोजगार चक्र गतिशील हो जाता है और गुणक, त्वरक की क्रियाशीलता के कारण चहुमुखी रोज़गार उत्पन्न करता हुआ चार गुना परिणाम देता है। यह सिद्धान्त यहाँ पर एक सीमा तक लागू होता दिखता है जहाँ–जहाँ रेल यातायात का विस्तार है एवं हो रहा है वहाँ प्रत्यक्ष व अप्रत्यक्ष रूप से रोज़गार का सृजन, कई क्षेत्रों में रोज़गार के अवसर उत्पन्न हुए हैं। जहाँ नई रेल लाइनों का विस्तार हो रहा है वहाँ भी रोज़गार की सम्भावनायें प्रारम्भ से ही विभिन्न स्तर के लोगों को रोजगार के अवसर प्रदान कर रही है।

राजनैतिक दृष्टिकोण से भी रेल विभाग अत्यन्त उपयोगी सिद्ध हुआ है क्योंकि देश की राजनैतिक परिस्थिति को देखते हुए रैलियों में कार्यकर्ताओं को आने जाने के लिए सर्वोत्तम साधन सिद्ध हुआ है। इसके साथ ही विद्यार्थी एवं संसदीय कार्यों के निमित्त होने वाले संसदीय एवं विधायी अधिवेशनों के लिए जन प्रतिनिधियों को समयानुसार अपने गन्तव्य स्थान पर पहुँचाने का कार्य रेल विभाग बड़ी कुशलता से कर रहा है। सरकार द्वारा किये गये साँवरिक निर्णयों के अनुसार सैनिकों को व सेना के साज–सामान को सैनिक छावनियों से सीमा तक पहुँचाना एवं अन्य आवश्यक स्थलों तक पहुँचाना रेल विभाग द्वारा ही सम्भव हुआ है जिसके कारण देश की सीमायें सुरक्षित हैं।

रेल विभाग देश की अर्थ व्यवस्था में उसी प्रकार सहयोग देता है जिस प्रकार शरीर में धमनियाँ रक्त का प्रभाव करती हैं। आर्थिक,

सामाजिक, राजनैतिक व अन्य सामान्य कार्य रेल विभाग के सहयोग से ही सम्पन्न होते हैं। यह भी कहा जा सकता है कि इसके बिना देश के विकास की गति धीमी पड़ जायगी।

भारतीय रेलवे में रोज़गार

(1) चालू लाइन

रेलवे ज़ोन	2004–05 तथा 2005–06 में कर्मचारियों की संख्या					
	वर्ष	वर्ग क	वर्ग ख	वर्ग ग	वर्ग घ	जोड़
1	2	3	4	5	6	7
मध्य	2004–05	437	503	78,153	43782	122875
	2005–06	466	477	77701	42355	120999
पूर्व	2004–05	494	384	85460	43181	129519
	2005–06	504	402	85662	41370	127938
पूर्व मध्य	2004–05	405	287	45652	35716	82060
	2005–06	378	325	45490	35506	81699
पूर्व तट	2004–05	216	177	24436	17438	42267
	2005–06	227	193	24567	17624	42611
उत्तर	2004–05	656	613	93656	63241	158166
	2005–06	851	450	95311	60006	156618
उत्तर मध्य	2004–05	287	278	45435	32014	78014
	2005–06	275	223	46232	30862	77592
पूर्वोत्तर	2004–05	308	236	35995	24827	61366
	2005–06	306	235	35777	22818	59136
पूर्वोत्तर सीमान्त	2004–05	427	320	39321	29278	39346
	2005–06	423	347	38713	31194	70677
उत्तर पश्चिम	2004–05	323	170	34099	22162	56754
	2005–06	274	211	37118	19995	57598
दक्षिण	2004–05	500	349	74064	29264	104177
	2005–06	471	388	73833	28046	102738
दक्षिण मध्य	2004–05	366	313	56334	36365	93378
	2005–06	365	327	56876	34780	92348
दक्षिण पूर्व	2004–05	437	463	54794	39016	94710
	2005–06	364	496	55008	35839	91707
दक्षिण पूर्व मध्य	2004–05	241	118	27166	14538	420623
	2005–06	184	184	26391	15838	42597
दक्षिण पश्चिम	2004–05	217	133	22999	9618	32967
	2005–06	216	156	23725	9235	33332
पश्चिम	2004–05	545	349	66584	41058	108536
	2005–06	536	350	67370	39038	107294
पश्चिम मध्य	2004–05	254	204	31012	28878	60348
	2005–06	220	201	34938	23396	58755
जोड़	2004–05	6113	4897	815160	510376	1336546
	2005–06	6060	4965	824712	487902	1323639

(2) – निर्माण लाइन

रेलवे ज़ोन	2004–05 तथा 2005–06 में कर्मचारियों की संख्या					
	वर्ष	वर्ग क	वर्ग ख	वर्ग ग	वर्ग घ	जोड़
1	2	3	4	5	6	7
मध्य	2004–05	106	31	830	915	1882
	2005–06	71	62	790	861	1784
पूर्व	2004–05	48	43	1093	810	1994
	2005–06	59	66	1080	757	1962
पूर्व मध्य	2004–05	61	29	824	1026	2120
	2005–06	68	43	975	1467	2553
पूर्व तट	2004–05	33	44	898	1208	2183
	2005–06	36	43	964	1266	2309
उत्तर	2004–05	89	99	1731	1821	3740
	2005–06	93	106	1679	1836	3714
उत्तर मध्य	2004–05	14	04	267	740	1025
	2005–06	52	49	506	862	1469
पूर्वोत्तर	2004–05	23	44	887	1449	2403
	2005–06	27	52	951	1373	2403
पूर्वोत्तर सीमान्त	2004–05	65	114	1763	1397	3339
	2005–06	57	121	1500	1385	3063
उत्तर पश्चिम	2004–05	37	40	379	459	915
	2005–06	30	56	339	459	884
दक्षिण	2004–05	59	106	1382	534	2081
	2005–06	52	114	1424	537	2127
दक्षिण मध्य	2004–05	124	155	593	759	1631
	2005–06	137	154	582	747	1620
दक्षिण पूर्व	2004–05	29	44	603	444	1120
	2005–06	22	56	623	459	1160
दक्षिण पूर्व मध्य	2004–05	24	32	330	273	659
	2005–06	34	63	308	243	648
दक्षिण पश्चिम	2004–05	25	30	411	221	687
	2005–06	29	40	426	216	711
पश्चिम	2004–05	106	77	972	756	1911
	2005–06	112	74	1049	809	2044
पश्चिम मध्य	2004–05	02	02	41	08	53
	2005–06	46	51	48	07	152
जोड़	2004–05	885	894	13004	13000	27743
	2005–06	925	1150	13244	13284	28603

(3)– 31मार्च 2005 और 31 मार्च 2006 को प्रत्येक रेलवे और रेलवे बोर्ड में नियोजित वर्ग क, ख, ग और घ में (स्थाई एवं अस्थाई–चालू लाइन और निर्माण) कर्मचारियों की कुल संख्या का विवरण

उत्पादन कारखाने रेलवे बोर्ड और अन्य कार्यालय	वर्ष	वर्ग क	वर्ग ख	वर्ग ग	वर्ग घ	जोड़
1	2	3	4	5	6	7
चितरंजन रेल कारखाना	2004–05	94	95	10259	3250	13698
	2005–06	88	92	10025	3159	13364
डीजल लोको आधुनिक कारखाना	2004–05	45	39	3115	554	3753
	2005–06	42	45	3098	545	3730
डीजल रेल इंजन कारखाना	2004–05	88	77	4528	1328	6021
	2005–06	85	86	4665	1154	5990
सवारी डिब्बा कारखाना	2004–05	127	39	10584	2336	13086
	2005–06	103	57	10520	2186	12866
रेल पहिया कारखाना	2004–05	42	44	1657	512	2295
	2005–06	43	49	1673	540	2305
रेल सवारी डिब्बा कारखाना	2004–05	68	68	5465	1142	6743
	2005–06	75	76	5351	1282	6824
रेलवे बोर्ड और अन्य रेल कार्यालय	2004–05	738	647	9904	3215	14504
	2005–06	803	656	10552	3102	15113
जोड़	2004–05	1202	1009	45552	12337	60100
	2005–06	1239	1061	45924	11968	60192

नोट :– वर्ग क, ख, ग व घ से आशय प्रथम श्रेणी, द्वितीय श्रेणी, तृतीय श्रेणी तथा चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी की संख्या से है।

अध्याय – 6

सेवा – क्षेत्र

(1) खान – पान सेवा

(2) यात्री सेवा (उपभोक्ता सेवा)

(3) माल ढुलाई

रेल विभाग अपने आप में एक उद्योग है जो सामाजिक कल्याण को ध्यान में रखकर स्थापित किया गया परन्तु लाभ कमाना भी इस का एक लक्ष्य है क्योंकि यात्रियों को आधुनिक सुविधायें देना नये परिवर्तनों को समायोजित करना है । त्वरित गति की रेलगाड़ी चलाना तथा नये मार्गों पर पटरियाँ बिछाकर रेल यातायात प्रारम्भ करना इन सबके लिये पूँजी की आवश्यकता होती है । यह पूँजी अपने लाभ के बल पर जुटायी जाती है । इन सब उद्देश्यों के साथ ही रेल विभाग का एक और महत्वपूर्ण उद्देश्य जन सामान्य से जुड़ जाता है अर्थात सेवा के द्वारा रेल विभाग जन सामान्य को सस्ता परिवहन उपलब्ध कराता है अपने यात्रियों की अधिकतम सन्तुष्टि के लिये रेल विभाग सतत् प्रयत्नशील है जहाँ जैसी आवश्यकता होती है उसी के अनुरूप रेल विभाग कार्य करता है । कहीं–कहीं पर तीव्रगति की रेलगाड़ी चलाकर सुविधा प्रदान करता है तो कहीं पर प्रत्येक स्टेशन पर रूकने वाली पैसेन्जर गाड़ी तो कहीं पर लोकल शटल ट्राम तथा मेट्रो जैसी ट्रेन चलाकर कामगारों की सेवाओं में लगा हुआ है (इन ट्रेनो का प्रबंधन उप नगरीय सेवा के हाथ में है जो रेलवे का ही एक विभाग है) इसी प्रकार पहाडों पर पर्यटकों के आनन्द के लिये चलने वाली ट्रेन जैसे सिलीगुडी से दार्जलिंग के लिये चलने वाली ट्रेन अपनी विविध सेवाओं के बलबूते पर रेलवे का आज भी लगभग एकाधिकार है और जो सड़क वायु मार्ग जैसे कुछ प्रतियोगी है भी तो वे इसके द्वारा दी जाने वाली सेवा एवं इसके विस्तार के आगे टिक नहीं पाते इसकी सेवाओं को हम तीन भागों में बाँट कर इसका विश्लेषण कर सकते है।

(1) खान – पान सेवा

भारतीय रेलवे में विभागीय खान पान सेवा

अ– स्टेशन पर विभागीय खान पान सेवा या (रेलवे कैटरिन)

1– भोजनालय

2– पाकशाला

3– हलवाई खान

4– स्टॉल

ब– ट्रेन के अन्दर विभागीय खान पान व्यवस्था

(पेन्ट्री कार्य व्यवस्था)

स– वर्तमान में रेलवे में खान पान की स्थिति

जो प्रमुख रूप से निम्नलिखित प्रकार वर्णित हैं–

(1) खान – पान सेवा

(2) यात्री सेवा (उपभोक्ता सेवा)

(3) माल ढुलाई

भारतीय रेलवे में खानपान

भूमिका :– भारतीय रेलवे खान–पान एवं पर्यटन निगम के गठन के समय बड़े–बड़े दावे किए, भारी प्रचार–प्रसार किया गया था । रेलवे बोर्ड के स्तर पर कई बार विचार विमर्श किए जाने की रस्में अदा की गई थीं । वार्तायें रेलमंत्री जी के साथ दोनों कर्मचारी महासंघों की भी आयोजित की गई थीं तब कर्मचारी संगठनों ने अच्छी तरह से बताया था भारतीय रेलों पर खान पान सेवाओं की शुरूआत विशेषज्ञ समिति के अध्ययन एवं सिफारिशों के आधार पर की गई थी । इस बारे में रेलवे बोर्ड और रेलमंत्रीजी को एआईआरएफ ने अवगत कराया कि स्वर्गीय श्री लाल बहादुर शास्त्री, श्रीमती इन्दिरा गाँधी, प्रो0 मधुदण्डवते और श्री माधवराव सिंधियाँ ने इस मामले में गहरी रूचि ली थी बोर्ड को यह भी बताया गया था कि रेलों पर खान पान सेवायें इसलिए शुरू की गई थीं कि चल सेवा अथवा अस्थायी सेवा के बगैर गरीब और औसत दर्जे के लम्बी दूरी की यात्रा करने वाले यात्रियों को उचित दामों पर पौष्टिक भोजन उपलब्ध कराया जा सके ।

खान पान का प्रयोजन यह भी था कि मुनाफाखोर व्यापारी तबके द्वारा गरीब यात्रियों का शोषण न होने पाए । ए0आई0आर0एफ0 ने रेलवे बोर्ड का ध्यान जनता थाली, पैक किए पूरी–भाजी पैकटों आदि की ओर आकर्षित किया था और बताया था कि खान पान विभाग ने मुख्य प्रयोजन के तहत ही इन योजनाओं पर अमल किया था । दोनों ही रेल कर्मचारी संगठनों ने रेलवे बोर्ड और रेल मंत्री जी पर यह बात

पूरी तरह से बैठाने के भारी प्रयास किए थे कि गरीब एवं औसत लम्बी दूरी के यात्रियों की कठिनाइयों को ध्यान में रखते हुये रेल मंत्रालय का यह सामाजिक दायित्व है कि वह रेलों पर खान पान सेवाओं की यथास्थिति को बहाल रखें ।

भारतीय रेलवे एवं भारतीय रेल खान पान एवं पर्यटन निगम के बीच हुए समझौते के घोषणा पत्र में यह उल्लेख किया गया है कि " अतः स्टेशनों पर गाड़ियों में अन्य स्थानों पर खान–पान एवं सत्कार सेवाओं को उन्नत, व्यावसायिक बनाकर तथा प्रबंधन की दृष्टि से भारतीय रेल के विस्तारित अंग के रूप में भारतीय रेलवे खान पान एवं पर्यटन निगम का गठन किया गया है ताकि डिपार्टमेन्ट आफ होटल्स, सूचना एवं व्यापारिक प्रचार प्रसार तथा विश्व आरक्षण प्रणाली के जरिये देशी एवं अन्तर्राष्ट्रीय पर्यटन को विकसित किया जा सके ।"

भारतीय रेलवे में खान पान

भारतीय रेलवे विभागीय खानपान सेवा (रेलवे कैटरिन)

भारतीय रेलवे द्वारा यात्रियों को सुगमता से भोजन सामग्री उपलब्ध हो सके इसके लिये भारतीय रेलवे ने खानपान व्यवस्था का संचालन किया था । सभी वर्ग के यात्रियों को स्वच्छ तथा शुद्ध भोजन उचित मूल्य पर प्राप्त हो सके इसलिये भारतीय रेलवे द्वारा खानपान सुविधा का संचालन किया गया।

भारतीय रेलवे ने विभागीय खानपान सेवा को प्रमुख रूप से दो भागों में बाँटा है :–

(अ) स्टेशन पर विभागीय खान पान (रेलवे केटरिंग) तथा

(ब) ट्रेन के अन्दर विभागीय खान पान (पेन्ट्री कार व्यवस्था) में विभक्त किया है ।

स्टेशन पर विभागीय खानपान व्यवस्था को उस के कुछ उप विभागों में भी विभक्त किया गया है । इन सभी खानपान सेवाओं का संचालन विभागीय कर्मचारियों द्वारा किया जाता है । खान पान व्यवस्था के संचालन से निम्न वर्ग के यात्रियों तथा उच्च वर्ग के यात्रियों को उनकी इच्छानुसार भोजन उपलब्ध कराया जाता है ।
विभागीय रेलवे खान पान व्यवस्था से लगभग रेलवे विभाग को 7 से 8 लाख रूपये प्रतिदिन आय प्राप्त होती है ।

अ– स्टेशन पर विभागीय खान पान व्यवस्था (रेलवे केटरिन)

स्टेशन पर सभी यात्रियों को भोजन सामग्री उपलब्ध हो सके इसके लिये भारतीय रेलवे ने विभागीय खान पान सेवा संचालित की है स्टेशन पर खान पान सेवा को प्रमुख रूप से निम्नलिखित भागों में विभक्त किया गया है जो निम्नलिखित प्रकार से वर्णित की गयी है :–

1– भोजनालय (रिफ्रैशमैन्ट रूम)

2– पाकशाला (बेस किचिन)

3– हलवाईखाना (हॉट फूड ट्राली)

4– स्टॉल

अतः इस प्रकार के ये चारों विभाग रेलवे खानपान सेवा द्वारा भारतीय रेलवे के सभी स्टेशनों पर उपलब्ध हैं तथा स्टेशन पर यात्रियों को बड़ी सरलता व सुगमता पूर्वक भोजन प्रदान करते हैं । इस सेवा

के चलने से यात्रियों को कम समय में तथा कम कीमत पर भोजन उपलब्ध हो जाता है । अतः यात्रियों को खान पान सेवा द्वारा माँसाहारी व शाकाहारी दोनों प्रकार का भोजन रेलवे दर सूची के अनुसार प्राप्त होता है । इस प्रकार खान पान सेवा द्वारा यात्रियों को भोजन की समुचित व्यवस्था की जाती है ।

(1)– भोजनालय (रिफ्रैशमैन्ट रूम) :– रेलवे विभाग के द्वारा यात्रियों की सुविधा के लिये खान पान विभाग की तरफ से भोजनालय शाकाहारी एवं भोजनालय माँसाहारी की व्यवस्था की गई है । जिसमें नाश्ता दिन का खाना व रात का भोजन यात्रियों को उचित मूल्य पर उपलब्ध कराया जाता है । इस व्यवस्था की प्रतिदिन की आमदनी लगभगत 30 से 40 हजार रूपये है जो वाणिज्य विभाग में जमा की जाती है ।

(2)– पाकशाला (बेस किचिन) :– श्री माधवराव सिंधिया द्वारा सन् 1996 में प्रत्येक डिवीज़न व बड़े स्टेशनों पर बेस किचिंन की स्थापना की गयी थी जो कि वाणिज्य विभाग के लिए आमदनी का महत्वपूर्ण अंग है ।

इस विभाग के चलाने से या बेस किचिन के व्दारा प्रतिदिन लगभग एक लाख रूपये की आमदनी प्राप्त होती है । यह विभाग यात्रियों की सुविधा के लिए खोला गया है, जिससे कि यात्रियों को यात्रा क़रते समय शुद्ध एवं साफ व अच्छा भोजन मिल सके । भारतीय रेलवे ने इस विभाग को खोलकर या प्रारम्भ कर यात्रियों की भोजन व्यवस्था को सुगम बना दिया है ।

(3)– हलवायी खाना (हॉट फूड ट्राली) :– हलवायी खाना भी खान पान विभाग का एक अंग है जो यात्रियों की सुवधिा के लिए चलाया जा रहा है । इस विभाग के चलने से स्टेशन पर यात्रियों को गर्म–गर्म खाना उपलब्ध कराया जाता है जोकि निम्न वर्ग तथा उच्च वर्ग के यात्रियों को उनकी स्थिति के अनुसार भोजन उपलब्ध कराता है प्लेटफार्म पर आने वाली व जाने वाली सभी गाड़ियों के लिऐ समयानुसार नाश्ता व भोजन की व्यवस्था करता है जिससे यात्रियों को यात्रा करते समय भोजन की परेशानी अनुभव नहीं होती है व यात्री अपनी इच्छानुसार भोजन प्राप्त कर सकता है ।

इस विभाग को चलाने के लिए खान पान विभाग में लगभग प्रत्येक प्लेटफार्म पर 20 हॉट फूड ट्राली की व्यवस्था की है जिस पर विभागीय खान पान व्यवस्था के कर्मचारी कार्य करते है । जिससे लगभग 40 से 50 हजार रूपये प्रतिदिन रेलवे विभाग को आमदनी होती है ।

(4)– स्टॉल :– स्टॉल व्यवस्था, खान पान विभाग ने सभी स्टेशनों पर यात्रियों की सुविधा के वास्ते खाने व पीने की व्यवस्था के लिए यात्रियों को स्टाल की व्यवस्था की है । इन स्टालों पर यात्रियों को तरह तरह की खाद्य सामग्रियाँ उपलब्ध करायी जाती हैं जिससे यात्रियों को यात्रा करते समय अपनी इच्छानुसार खाने पीने की वस्तुए खरीदी जा सके । इस व्यवस्था को चलाने के लिए रेलवे विभाग द्वारा प्रत्येक प्लेटफार्म पर 5 से 10 स्टालों का निर्माण कराया गया है जिससे यात्रियों को सुगमता से भोजन सामग्री प्राप्त हो सके ।

इसमें रेलवे कर्मचारी सैल्समैन के रूप में कार्य करते है व यात्रियों को समय समय पर चाय काफी, बिस्कुट, नमकीन व पेय पदार्थों को उपलब्ध कराते है । इस विभाग के चलने से रेलवे को प्रतिदिन 30 से 40 हजार रूपये की आमदनी प्राप्त होती है । अतः स्टॉल व्यवस्था से रेलवे विभाग को अच्छी खासी आय प्राप्त होती है तथा यात्रियों को खाने पीने की सामग्री भी उचित मूल्य पर प्राप्त होती है । स्टॉल व्यवस्था को प्रमुख रूप से निम्नलिखित उप विभागों में विभक्त किया गया है –

1–टी स्टॉल

2–कॉफी स्टॉल

3– फूड व जूस स्टॉल

4– कोल्ड ड्रिंक्स काउन्टर

अतः इस प्रकार से इन चारों स्टॉलों से सभी प्रकार के यात्रियों को अपनी अपनी इच्छित व पसन्द की पेय व खाद्य सामग्री को प्राप्त किया जा सकता है ।

(ब)– ट्रेन के अन्दर विभागीय खान पान व्यवस्था – भारतीय रैलवे ने जब लम्बी दूरी की गाड़ियाँ चलायी उस समय इन गाड़ियों में यात्रियों को यात्रा करते समय खाने पीने की वस्तुओं का अभाव महसूस हुआ । यात्रियों द्वारा इस परेशानी को व्यक्त किया गया तब भारतीय रेलवे द्वारा लम्बी दूरी की गाड़ियों के अन्दर ही एक विभागीय खान पान सेवा उपलब्ध करायी गयी जिसे पेन्ट्री कार्य के नाम से जाना जाता है इस विभागीय खानपान सेवा का प्रमुख कार्य गाड़ियों के अन्दर खाने पीने की वस्तुओं को उपलब्ध कराना है ।

इस व्यवस्था के चलने से यात्रियों को इच्छानुसार नाश्ता से लेकर दिन का खाना व रात का भोजन भी उपलब्ध कराया जाता है जिससे कि यात्रिओं को जो लम्बी दूरी की यात्रा करते हैं उन्हें भोजन की परेशानी न हो ।

इस विभाग के चलने से विभाग को लगभग एक जगह से दूसरी जगह की दूरी तय करने के उपरान्त एक लाख से लेकर एक लाख पचास हजार रूपये की बिक्री प्रतिदिन होती है । इस प्रकार इससे रेलवे को आमदनी भी प्राप्त होती है तथा यात्रियों को खाने पीने की सामग्री सुगमता के साथ उपलब्ध हो जाती है ।

अतः इस प्रकार से कहा जा सकता है कि रेलवे विभाग के द्वारा यात्रा के दौरान यात्रिओं को खाने पीने की सुविधा रहती है तथा रेलवे खान पान से यात्रिओं को सरलता व सुगमता से भोजन सामग्री मिल जाती है जिससे यात्रिओं को इधर उधर भटकना नही पड़ता है तथा उचित मूल्य पर रेलवे खान पान द्वारा भोजन उपलब्ध कराया जाता है।

भारतीय रेलवे के अन्तर्गत खानपान व्यवस्था की रेट दर सूची

क्र	वस्तु का नाम	वजन ग्राम में	स्टेशन पर कीमत रू0 में	गाड़ियों पर कीमत रूपय में
1	भुना हुआ मुर्गा + आलू एवं उबली हुई सब्जी	प्रति प्लेट	40 रू0	44 रू0
2	मुर्गा करी वाला	225 ग्राम	31	36
3	मुर्गा मसाला	225 ग्राम	38	44
4	अन्डा (आमलेट)	2 अन्डा	11	14
5	अन्डा करी	140 ग्राम	15	16

	सब्जी करीकुरमा	150 ग्राम	11	14
	सब्जी पुलाब	225 ग्राम	15	16
	सब्जी उबली हुई	150 ग्राम	08	09
	सब्जी चाप	100 ग्राम	8	09
	सब्जी सलाद	100 ग्राम	4	05
	दाल प्रति प्लेट	150 ग्राम	4	6
	चावल पूरी प्लेट	400 ग्राम	6	8
	चावल आधा प्लेट	200 ग्राम	3	4
	चपाती प्रति	30 ग्राम	1	1.25
	पराठा प्रति	40 ग्राम	2.50	3
	पूडी प्रति	40 ग्राम	1.25	1.50
	डबल रोटी एक नग	40 ग्राम	1	1.25
	डबल रोटी मक्खन लगाकर 2 नग	20 ग्राम	6	8
	जैम	20 ग्राम	2.25	2.25
	कार्न फलेक्स	30 ग्राम	13	13
	टमाटर मैगी	30 ग्राम	9	10
	उबला अण्डा	प्रति अन्डा	2.50	4.00
	बेजीटेबिल सेन्डविच	30 ग्राम	10	11
	आलू चिप्स	100 ग्राम	6	7

	सब्जी सूप	150 ग्राम	9	11
	दही	100 ग्राम	4	5
	दूध एक कप	200मिली	6	8
	काफी	150 मिली	5	5
	चाय पॉट प्रति पॉट	200 मिली	4	5
	नाश्ता बेजीटेविल	200 ग्राम	15	17
	नॉन वेजीटेबिल नाश्ता	200 ग्राम	18	20

शाकाहारी भोजन स्टेशन पर प्रति थाली 20 रूपये में (भोजन सामग्री प्रति थाली)

क्र0सं0	वस्तु का नाम	मात्रा ग्राम में (वजन)
1	चावल	175 ग्राम
2	पराठा/चपाती	100 ग्राम
3	वेजीटेबिल करी	100 ग्राम
4	दाल,सांवर या छोला	100 ग्राम
5	सूखी सब्जी	100 ग्राम
6	अचार	15 ग्राम
7	दही या मिठाई	100 या 40 ग्राम

माँसाहारी भोजन स्टेशन पर प्रति थाली 25 रूपये (भोजन सामग्री प्रति थाली)

क्र0सं0	वस्तु का नाम	वजन ग्राम में
1	चावल	175 ग्राम
2	मटन या मछली	100 ग्राम
3	अन्डा करी	200 ग्राम
4	सूखी सब्जी	100 ग्राम
5	पराठा/चपाती	100 ग्राम
6	अचार	15 ग्राम
7	दही या मिठाई	40 ग्राम

पुनः वैश्वीकरण के पश्चात खान–पान की माँग और आवश्यकता में परिवर्तन हुआ है । वैश्वीकरण के कारण देश में पर्यटकों के साथ–साथ विदेशी निवेशकों एवं उद्यमियों का भी देश में आना तीव्रता से शुरू हुआ है , जिसके कारण रेल विभाग की खान पान व्यवस्था में अन्तर्राष्ट्रीय भोजन की माँग बढ़ी है जिस को ध्यान मे रखकर रेलवे के खानपान विभाग ने अपने वैस–किचनों के द्वारा स्टेशन पर स्थित भोजनालयों में अन्तर्राष्ट्रीय भोजन वितरित करना प्रारम्भ किया है । यह सुविधा प्रमुख स्टेशनों पर ही उपलब्ध हैं जैसे – दिल्ली, मुम्बई, मद्रास, बैंगलौर, कोलकता एवं कुछ प्रमुख सुपरफास्ट ट्रेनों में भी संचालित की जाती है ।

वर्तमान में रेलवे में खान पान की स्थिति

वर्तमान में दुर्भाग्यवश रेल मंत्रालय ने खानपान सेवाओं का निजीकरण के लिये इरादा पक्का कर लिया है । संभवतः उनका यह निर्णय भारत सरकार के समस्त सार्वजनिक क्षेत्र और सरकारी क्षेत्र की गतिविधियों के निजीकरण की नीति के अनुरूप रहा हो भले ही तथ्य

एवं वास्तविकतायें मुनाफे पर संचालन अथवा घाटे पर संचालन को मौजूद हो, भले ही सामाजिक सेवा से सरोकार रखती हो या फिर चाहे वे गतिविधियाँ संवदेनशील अथवा सामाजिक महत्व आदि ही की क्यों न हों, परन्तु इस मुहिम के मद्देनजर दोनों ही रेल कर्मचारी संगठनों के प्रतिरोध के चलते सम्पूर्ण योजना को नए लिबास में पेश करने का कुचक्र चलाया गया और इसके परिणाम स्वरूप आईआरसीटीसी का गठन हुआ । एआईआरएफ रेलवे मंत्रालय की नियत को जान रहा था और उसने इसका भरपूर तथा हर तरह से विरोध भी किया ।

दिनाँक 30.9.2000 के भारत के असाधारण पत्र में उल्लेख किया हुआ है कि भारत सरकार के विभाग को सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम अथवा स्वाशी निकाय के रूप में परिवर्तित किए जाने पर उस विभाग के शासकीय सेवक इस सार्वजनिक उपक्रम अथवा स्वाशी निकाय में सामूहिक रूप से स्थानान्तरित किये जायेगें ।

ऊपर उल्लिखित दोनों ही निबंधनों एवं शर्तो का भारतीय रेलवे खान पान एवं पर्यटन निगम का अमर्यादित तरीके से उल्लघन किया जा रहा है । पहली बात तो यह है कि खानपान सेवाओं को बेहतर बनाने अथवा व्यावसायिक स्वरूप प्रदान किए बगैर इस निगम ने नई दिल्ली भोपाल शताब्दी गाड़ी की खान पान सेवाओं को हथिया लेते ही पहला कदम यह उठाया कि इस का संचालन बेच दिया जाय ताकि सभी रेल कर्मचारियों को धकिया कर रेलो पर अन्यत्रं कार्यो पर लगाने के लिये भेज दिया जाए । उक्त कदम के द्वारा आईआरसीटीसी ने उपर्युक्त दोनों ही निबंधनों एवं शर्तों का उल्लंघन किया है इतना ही नही इस निगम ने टाइम्स आफ इण्डिया के 17.10.2001 के अंक में

एक विज्ञापन यह प्रकाशित कराया था जिसमें कहा गया था कि आईआरसीटीसी की सभी बड़े रेलवे स्टेशनों पर फूड प्लाजा स्थापित करने की योजना है और यह आईआरसीटीसी स्पर्धात्मक बोली लगाने की प्रथा के अन्तर्गत इन फूड प्लाजा के पट्टे देगी ।

तद्नुसार आईआरसीटीसी ने रेलवे की भूमि आधारभूत संरचनायें आदि गलाकाट व्यापारियों की एक बदनामशुदा अग्रवाल एण्ड कम्पनी को किराये पर देना शुरू कर दी । इस अग्रवाल एण्ड कम्पनी ने पुणे में दिनाँक 5.5.2002 को सम्पूर्ण तड़क–भड़क के बीच एक फूड प्लाजा खोल दिया जिसका उद्घाटन रेलवे बोर्ड के सदस्य परिवहन ने सम्पन्न किया और शीर्षस्थ रेलवे अधिकारी इस अवसर पर मौजूद रहे। क्या यह बात उचित मालूम पडती है कि एक निजी फूड प्लाजा के उद्घाटन के लिये रेलवे बोर्ड के शीर्षस्थ रेलवे अधिकारी दिल्ली से पुणे दौड़े आयें। उनके यात्रा भत्ता, गाड़ी व्यय आदि की कौन भरपायी करेगा ।

कुल मिलाकर इस आईआरसीटीसी का मुख्य उद्देश्य खानपान सेवाएँ हथिया कर उन्हे निजी पार्टियों को बेचने या फिर पुणे की तर्ज पर निजी फूड प्लाजा रेलवे की खानपान सेवाओं के समान्तर खुलवा कर वर्तमान सेवाओं की अंत्येष्टि कराने का है ।

भारतीय रेलवे खानपान एवं पर्यटन निगम के गठन का उद्देश्य अब स्पष्ट और जाहिर हो चुका है । विभागीय खानपान सेवा को समाप्त करने के सिवाय इसका कोई अन्य प्रयोजन नही है ताकि इनकी जगह शोषण करने वाली व्यवस्था कायम की जा सके ।

ए0आई0आर0एफ0 और ने0रे0म0 यूनियन जो दृष्टिकोण अपनाये हुऐ थे वे सच होते जा रहे हैं ।

अभी भी कोई देरी नही हुई है और जरूरत है कि इन कदमों का प्रतिरोध किया जाय और इन्हें रोकने के लिये मजबूर करा दिया जाए। आवश्यक हो गया है कि दोनों ही रेल कर्मचारी फैडरेशन एकजुट होकर इन नापाक हरकतों के खिलाफ मुहिम शुरू कर इन्हें पराजित करें ।

बहुराष्ट्रीय भोजन दुकानों के खुलवाने के स्नेह ने रेलवे स्टेशनों के स्टॉल वालों को चौंकाया :–

यदि भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम (आई0आर0सी0टी0सी) की नीति कामयाब हो पाई तो अढ़ाई रूपये में भाजी पाव और दो रूपये में कट चाय मिलना बन्द हो जायेगा । महानगरों के उप नगरीय स्टेशनों में भारी परिवर्तन इसलिये होने वाले है कि "मेकडोनाल्डस" और "निरूलाज" की फास्ट फूड की फ्रेंचाइजी दुकानों के खोलने की योजना चल रही है क्या यह स्थिति सस्ती एवं स्वादिष्ट थालियों जिनकी आपूर्ति शहर के लाखों यात्रियों को की जाती है ,का अन्त नहीं कर देगी।

विभिन्न उपनगरीय स्टेशनों पर मेकडोनाल्टस की दुकानें खुलवाने की अपनी योजना में पश्चिम रेलवे पहले से ही पहल कर रही है । मेकडोनाल्डस जैसे विशाल बहुराष्ट्रीय दुकानों के खुलने से हजारों की तादाद में विद्यमान वर्तमान भोजन दुकानों पर भारी दबाव पड़ेगा क्योंकि वे मौजूदा दुकानों के हिस्से पर हाथ साफ करना शुरू कर देगी । योजना के अनुसार दो महीनों के अन्दर मुम्बई सेण्ट्रल पर

मल्टीनेशनल फूड स्टॉल खुल जाएगा जिसे बाद में बडे–बडे जंक्शनों जैसे कि अंधेरी और बान्द्रा में ऐसी दुकानें खोली जायेंगी।

पश्चिमी रेलवे महा प्रबंधक (भोजन एवं खान पान) श्री विनोद अस्थाना के बताये अनुसार उप नगरीय रेलवे स्टेशनों में मेकडोनाल्डस की दुकानें शुरू करने का प्रयोजन देश में रेलवे खानपान प्रणाली में नया परिवर्तन लाना है। रेलवे की योजना है कि अच्छे किस्म का भोजन एवं सेवा उपलब्ध हो ।

निर्विवाद रूप से तय है कि द्वितीय श्रेणी में यात्रा करने वाले दैनिक यात्री जो कि नगण्य दो रूपये में चाय तथा 3 रूपये में बडापाव खरीद लेते है भला वे किराये के साथ–साथ क्या 40 रूपये वाले बहुराष्ट्रीय व्यंजन खरीद पायेगें । असली खतरा तो छोटी दुकानों की समाप्ति को लेकर है जबकि ये लाखों लोगों को सस्ती दर पर खाद्य सामाग्रियाँ उपलब्ध करातीं है । श्री अस्थाना मानते है कि हजारों छोटी–छोटी दुकानों की अग्नि परीक्षा होगी परन्तु उन्होंने कहा कि यात्रियों के लिए अच्छे किस्म की खाद्य सामग्री की बदलती जरूरतों को पूरा करने के लिये इस कदम को उठाये जाने की आवश्यकता है। छः माह पूर्व स्थापित आई0आर0सी0टी0सी0 का प्रयोजन भी यही है कि रेलवे खान पान विभाग को 100 फीसदी कमाऊ सेवा में परिवर्तित करा दिया जाए ।

अंधेरी रेलवे के ठेकेदार शर्माजी ने बताया कि यदि रेल विभाग बहुराष्ट्रीय कम्पनियों की खाद्य सामग्री दुकानों की योजना पर अग्रसर हुई तो छोटे दुकानदारों को नुकसान पहुँचने के बजाय दैनिक यात्री काफी घाटे में रहेंगे । उनका कहना है कि आई0आर0सी0टी0सी0 द्वारा

प्लेटफार्मो में दुकाने खोलने की कड़ी शर्तो के कारण छोटे उद्यमी नये ठेके प्राप्त नहीं कर सकेगें । आई0आर0सी0टी0सी0 की शर्त है कि ठेकेदार जिसका सालाना टर्न–ओवर रूपये 10 करोड़ होगा वही प्लेटफार्म स्टॉलों के लिए बोली लगा पाएगा । शर्मा जी का कहना है कि इससे तो यही उक्ति चरितार्थ होती है कि बड़ी मछली छोटी मछली को खा जाती है ।

हाल ही में एक ऐसी मुहिम दिल्ली में चलाई गई थी जिससे हॉकर्स यूनियन ने इस योजना के विरूद्ध याचिका दायर की थी । क्या इस मुहिम के खिलाफ ऐसी कार्यवाही यहाँ भी शुरू की जाएगी यह तो समय बतायेगा। मौजूदा मेकडोनाल्डस रेस्टोरेंट दशित बिलेपार्ले और अंधेरी जैसे स्टेशनों पर प्लेटफार्मो के नजदीक खोले गये हैं। अतः यदि रेलवे प्राधिकारी इन्हें प्लेटफार्मो पर खोले जाने की भी अनुमति देते है तो भी दैनिक यात्रियों को कोई फर्क नही पड़ेगा, परन्तु इस कदम से हजारों की तादाद वाले स्टॉल वालों को गुजरे जमाने की याद जरूर बना देगा और इसी के साथ–साथ "एक कटिंग पन्निकम" भी समाप्त हो जाएगी । मुम्बई जैसे महानगर के लिए यह एक अशुभ खबर होगी क्योंकि यहाँ दशको से अमीर और गरीब एक जैसे रहते आए है ।

स्टेशन पर खान पान

सरकार इस तथ्य की उपेक्षा नहीं करें कि यात्रियों के एक विशाल वर्ग की क्रय शक्ति बहुत अधिक नही है :–

एजेन्सी की एक रिपोर्ट के अनुसार दिल्ली उच्च न्यायालय ने रेलवे स्टेशनों पर मेकडोनाल्डस अथवा बड़े भारतीय खाद्य पदार्थ समूह

जैसे कि निरूलाज की दुकानों के खोले जाने के आरोपित संवर्धन के लिए आई.एस.आई मार्के की लघु भारतीय कम्पनियों के उत्पादनों के लिए बंद करने के मामले में रेल विभाग की खिचाई की है ।

दिल्ली उच्च न्यायालय के न्याय मूर्ति एस0एन0 कपूर ने कहा है कि मैं यह बात जानना चाहूँगा कि रेलवे स्टेशनों पर भारतीय मानक संस्थान मार्के के भारतीय उत्पादों की बिक्री दर किनार कर क्या बहुराष्ट्रीय कम्पनियों अथवा बड़ी बैंचों वाले उत्पादनों के संवर्धन की ही नीति हो सकती है ।

रेलवे स्टेशनों पर दुकानों की नीति के मामले में विस्तृत हलफनामा 24 जुलाई तक प्रस्तुत करने बावत रेल मंत्रालय और रेलवे बोर्ड को निर्देश जारी करते हुए न्यायालय ने कहा है कि सरकार इस तथ्य की उपेक्षा नहीं करे कि यात्रियों के एक विशाल वर्ग की क्रय शक्ति बहुत अधिक नहीं है ।

संदेह नहीं है कि मेकडोनाल्डस अथवा निरूला जैसे सम्पन्न प्रतीकों की भी जरूरत है तो हजारों की तादाद में काम कर रहे गरीब विक्रेताओं को रेलवे स्टेशनों से खदेड़ बाहर नहीं किया जा सकता है । यह बात दिल्ली स्टेशन में जूस कार्नर श्रृंखला के ठेकेदार को दुकान के आबंटन में रेल विभाग को संयम बरतने सम्बंधी एक विक्रेता की याचिका में सुनवाई के प्रसंग में कही है । ज्ञातव्य हो कि सभी दुकानों से बड़े पैमाने पर बहुराष्ट्रीय कम्पनियों अथवा बड़े भारतीय ब्रान्डों की बिक्री की जायेगी ।

उक्त यचिका के लिए रेलवे व्दारा दिए गए उत्तर पर आपत्ति प्रकट करते हुए न्यायमूर्ति कपूर ने कहा है कि " मुझे विश्वास है कि

जो यह उत्तर प्रस्तुत किया गया है वह मामले के निहितार्थो पर विचार किए वगैर प्रस्तुत किया गया है । जैसा कि यह संविधान के अनुच्छेद 14 तथा 16 के विरूद्ध है क्योंकि यह गरीबों के हितों के खिलाफ है"

न्यायालय ने कहा है कि रेलवे के हलफनामें से ऐसा लगता है मानों कि गाड़ियों में उच्च वर्ग के एक मात्र यात्री यात्रा करते हैं और हर चीज उनकी जरूरतों के मुताबिक बेची जाती है ।

रेल विभाग ने अपने प्रति उत्तर में कहा है कि "मेकडोनाल्डस, निरूलाज तथा अन्य जाने माने खाद्यान्न दुकानों वाले अच्छी किस्म के खाद्य पदार्थो के लिये यात्रियों की जरूरतों को देखते हुए रेल विभाग उच्च वर्ग के यात्रियों की जरूरतों को पूरा करने के लिए समय–समय पर निर्णय लेता रहा है" ।

"रेल विभाग से यह स्पष्टीकरण माँगते हुऐ कि क्या आम जनता के लाभ के लिए प्लेटफार्मो में केवल बड़े ब्रॉंडों वाले खाद्य पदार्थ ही उपलब्ध रहेगे अथवा भारतीय आई0एस0आई0 मार्के के उत्पाद भी उपलब्ध करवाए जाने चाहिए । न्यायालय ने कहा था कि हमारे यहाँ अत्यन्त गरीब वर्ग, मध्य वर्ग और उच्च वर्ग के रेल यात्री विद्यमान है" ।

अदालत ने आगे यह भी कहा है कि प्रगति और विकास के नाम पर और बड़े ब्रॉंडों चाहे तो बहुराष्ट्रीय कम्पनियों के हों या फिर भारतीय कम्पनियों के ही हों के नाम पर किसी विक्रेता (वेंडर) को कार्यविहीन और बेरोज़गार नहीं किया जा सकता है ।

गत वर्ष अगस्त में वेंडरों द्वारा दायर की गई याचिका पर दिल्ली उच्च न्यायालय ने रेल मंत्रालय को नोटिस जारी किया था । वे वेंडर्स पुरानी दिल्ली रेलवे स्टेशन पर कमीशन पर दुकानें चलाते थे जिन्होंने

याचिका में प्रार्थना की थी कि रेलवे बहुराष्ट्रीय कम्पनियों की दुकानें स्थापित कराने से बाज आए ।

न्यायमूर्ति मुकुल मुद्गल ने यथा स्थिति बहाल रखे जाने के निर्देश देते हुए यह भी कहा था कि याचिकाकर्ताओं द्वारा बेचे जाने वाली चावल, तरकारियों जैसे जिंसों तथा बहुराष्ट्रीय कम्पनियों के एजेण्टों द्वारा बेची जाने वाली जिंसो जैसे कि नेस काफी, पेप्सी, कोका कोला की दरें प्रस्तुत की जाएं।

(2) यात्री सेवा (उपभोक्ता सेवा)

रेल उद्योग यात्री सेवा पर टिका हुआ महत्वपूर्ण सार्वजनिक उपक्रम है प्रतिदिन चलने वाली विभिन्न गाड़ियों द्वारा यात्रियों को एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुँचाया जाता है जिसमें रेलवे लाभ कमाता है परन्तु उसकी मूलधारणा यात्रियों की सेवा करने की होती है । उसका उद्देश्य होता है कि किस प्रकार कम व्यय में यात्री को अच्छी सेवायें दी जा सकें । इन रेलगाड़ियों में यात्रियों को उनकी लागत के अनुसार अनेक प्रकार की सेवायें उपलब्ध करायी जाती हैं जैसे ऐसी बोगियों में बिस्तर की व्यवस्था उपलब्ध करायी जाती है जिसका अधिभार टिकिट के साथ जुड़ा होता है । इसी प्रकार शताब्दी एवं राजधानी जैसी गाड़ियों में भोजन तथा जलपान उपलब्ध कराया जाता है । जिसका तत्काल कोई मूल्य नहीं वसूला जाता है उसका भी मूल्य टिकिट के साथ पूर्व में ही वसूल लिया जाता है । लम्बी दूरी की तेज गाड़ियों में पैन्ट्री कार जुड़ी होने के कारण विभिन्न प्रकार की खाद्य एवं पेय सामग्री बिक्री हेतु जनता के लिये उपलब्ध रहती है । इसके साथ ही जूते में पॉलिश, अटैची सुधारक, बैल्ट, घडी एवं टार्च विक्रेता भी ट्रेन में उपलब्ध होते है । इनमें कुछ लाईसेन्सधारी होते है तो कुछ स्थानीय व्यक्ति अनाधिकृत रूप से बिक्री कर यात्रियों को वस्तुयें उपलब्ध कराते है । इसी प्रकार अपने उदगम स्थान से गन्तव्य की ओर जाती हुई रेलगाड़ी जब मार्ग में विविध स्टेशनों पर कुछ समय के लिये रूकती है तो उन स्टेशनों में भी खान पान जलापूर्ति, पान, तम्बाकू, सिगरेट की सेवायें यात्रियों के लिये उपलब्ध रहती हैं । ट्रेन की प्रतीक्षा में जिन यात्रियों को कई घन्टों स्टेशन पर प्रतीक्षा करनी होती है (दूर दराज से आकर) अथवा जो यात्री एक गाड़ी से आकर

कुछ समय पश्चात दूसरी गाड़ी पकड़ना चाहते हैं या ऐसे यात्री जो अर्द्ध रात्रि में अपने गन्तव्य पर पहुँचते हैं जहाँ से अपेक्षित स्थान पर जाना रात्रि में सम्भव नही हो सकता ऐसे यात्रियों के लिए (वेटिंग रूम) प्रतीक्षालय, शयनागार एवं डोरमैट्री की सेवा उपलब्ध रहती है । बड़—बड़े स्टेशनों में रिटायरिंग रूम की सेवायें भी उपलब्ध है । जो किसी भी यात्री को अधिकतम तीन दिन के लिए प्राप्त हो सकती है । इसका प्रयोग प्रायः ऐसे यात्री करते है जो पर्यटन के लिये किसी नये स्थान पर जाते है वे दिन भर पर्यटन करते है और रात्रि में रिटायरिंग रूम में विश्राम करते है । इसके साथ ही रेल विभाग ने अपने विभागीय कर्मचारियों को पर्यटन की सुविधा देने के लिये पर्यटन केन्द्रो पर अपने विश्राम गृह स्थापित किये हैं जहाँ पर रेल यातायात की सुविधा नहीं है परन्तु इनमें कुछ स्थानों पर विश्रामगृह स्थापित हैं इनमें पहले से आरक्षण कराकर अपना स्थान सुरक्षित कराया जा सकता है जैसे श्रीनगर का रेल विश्राम गृह ये सेवायें रेलवे की सामान्य सेवाये है परन्तु समय—समय पर रेलवे कुछ विशिष्ट सेवायें भी उपलब्ध कराती है जिससे विशिष्ट यात्रियों को अत्याधिक सुविधा प्राप्त होती है जैसे भारत में चार प्रमुख स्थानो पर होने वाले कुम्भ के लिये अतिरिक्त विशेष रेलगाड़ियाँ कुम्भ अवधि के लिए चलायी जाती है । इलाहाबाद, हरिद्वार, नासिक, उज्जैन में कुम्भ पर्वो में यात्रियों को यह सुविधा आसपास के स्टेशनों से उपलब्ध रहती है जैसे इलाहाबाद के लिए झाँसी से, कानपुर से , अयोध्या से, गोरखपुर से दैनिक गाड़ियाँ संचालित होती है तो दिल्ली से, हावड़ा से कुम्भ पर्वो पर कुछ गाड़ियाँ संचालित की जाती है इसी प्रकार चित्रकूट, नैमीशारण्य, अयोध्या,

मथुरा, उज्जैन एवं कुरूक्षेत्र जैसे स्थानों पर मौनी अमावस्या का विशेष महत्व है यहा के लिये विशेष रेलगाड़ी का प्रबंध किया जाता है । साथ ही कुछ अन्य गाड़ियों में बोगियाँ बढ़ाकर यात्रियों को सुविधा दी जाती है । इसी प्रकार अजमेर में होने वाले उर्स के लिए भी कुछ विशेष रेलगाडियाँ चलायी जाती है ।

उपभोक्ताओं को पर्यटन एवं तीर्थाटन की दृष्टि से कुछ निजी क्षेत्र की पंजीकृत एवं रजिस्टर्ड कम्पनियाँ दस दिन से लेकर इकतालिस दिन तक के टूर आयोजित करती है जिनके लिए रेल विभाग नियमानुसार बोगियाँ उपलब्ध कराता है और इन बोगियों को यात्रा के निश्चित कार्यक्रम के अनुसार पूर्व निर्धारित स्टेशनों पर ट्रेन से काट कर अलग कर देता है और यात्रा प्रबंधक के निर्देशानुसार पूर्व निर्धारित समय के पश्चात अगली ट्रेन में जोड़ देता है और आगामी गन्तव्य पर पुनः इसी प्रकार सुविधायें प्रदान की जाती है । इस प्रकार की यात्रायें आयोजित करने वाली अनेक कम्पनियाँ है जिन्होने अपने कार्य एवं सेवा के बलबूते पर अच्छी प्रतिष्ठा अर्जित की है जैसे जय शिवशंकर तीर्थ यात्रा कम्पनी, शिवशंकर तीर्थ यात्रा कम्पनी इत्यादि ।

रेल विभाग देश की सुरक्षा में लगी सेनाओं को उच्च प्राथमिकता के आधार पर सेवाये प्रदान करता है जब सेनाओं को एक स्थान से दूसरे स्थान पर अथवा सीमा की सुरक्षा के लिए सीमा पर अपने साज सामान के साथ जाना होता है तो सेना को विशेष सवारी गाड़ी तथा टेंक, मोटार्र, भारी वाहन एवं अन्य योग्यता साज सामान ढ़ोने के लिए विशेष माल वाहक गाड़ियाँ उपलब्ध करायी जाती है यह छावनी क्षेत्रों में सेना के लिये बने विशेष यार्ड में उपलब्ध करायी जाती है जिससे

सुविधा जनक ढ़ंग से सेना अपने सामान को ले जा सके इसके साथ–साथ युद्ध के समय में युद्ध के माल की आपूर्ति व राहत सामग्री पहुँचाने के लिये भी विशेष गाड़ियाँ उपलब्ध करायी जाती हैं । सामान्य दिनों में भी सेना के लिये प्रत्येक गाड़ी के आरक्षण में कुछ कोटा निर्धारित होता है जो सेना के लिए निर्धारित समय पर एम0सी0ओ0 के माध्यम से उपलब्ध होता है ।

आपात स्थिति में यदि किसी यात्री का स्वास्थ्य खराब हो जाता है तो ट्रेन में उपलब्ध रनिंग स्टाफ पहले यात्रा कर रहे यात्रियों में देखता है यदि कोई चिकित्सक है तो उसकी सेवाये लेता है और यदि ट्रेन में कोई यात्री चिकित्सक उपलब्ध नही है तो आने वाले अगले स्टेशन में सूचना कर के ट्रेन के पहुँचने पर रेलवे द्वारा चिकित्सक एवं चिकित्सा की सुविधा उपलब्ध कराने का प्रयत्न करता है । इस प्रकार रेल विभाग यात्रियों की सेवा करके अपनी लोकप्रियता को दिन प्रतिदिन बढ़ाता जा रहा है । भविष्य में इसको और बढ़ाने की सम्भावना है ।

(3) माल ढुलाई

रेल विभाग जहाँ यात्री सेवा को विभिन्न प्रकार से उपलब्ध कराकर अपना कार्य महत्वपूर्ण ढ़ंग से संचालित करता है वहीं विभिन्न प्रकार के माल की ढुलाई करके पूरे देश में वस्तु की आपूर्ति करता है एवं वह दूसरी ओर राजस्व की प्राप्ति करता है। माल ढुलाई का यह कार्य विभिन्न प्रकार के अलग–अलग तरीको से किया जाता है जैसे उद्योगों को आपूर्ति किये जाने वाले कच्चे माल की ढुलाई के लिये पूरी मालगाड़ी उपलब्ध करायी जाती है और उसे नजदीकी स्टेशन द्वारा उद्योग केन्द्र की बिछाई गई पटरी से उद्योग मे पहुँचा दिया जाता है और बैगन खड़ी होने पर पुनः वापस रेलवे के अन्य कार्यो के प्रयोग में ले लिया जाता है इसी प्रकार भवन निर्माण से सम्बंधित विभिन्न क्षेत्रों से सम्बंधित कच्चा माल भेजने वाले के आदेशानुसार अपेक्षित बैगनो में भर कर सम्बंधित संस्थान तक भेज दिया जाता है जैसे बुन्देलखण्ड क्षेत्र से पत्थर के बोल्डर व गिट्टी रेल बैगनों में भर कर देश के विभिन्न क्षेत्रों में भेजी जाती है । माल गाड़ी द्वारा लगभग सभी प्रकार का माल एक स्थान से दूसरे स्थान पर पहुँचाया जाता है देश के आर्थिक विकास में इसका महत्वपूर्ण योगदान है खाद्यापूर्ति के लिये सम्पूर्ण देश में खाद्यान्न एक स्थान से दूसरे स्थान में पहुँचाना जिससे कि उपभोक्ताओं को आवश्यकतानुसार एवं समय से वस्तुये उपलब्ध हो सके इसी कारण देश के विभिन्न भागों में उत्पादित होने वाला माल अन्य क्षेत्रों में जहाँ पर वह उत्पादित नहीं होता वहाँ भी बिक्री के लिये बाजार में उपलब्ध होता है जैसे समुद्र के किनारे उत्पन्न होने वाला नारियल पहाड़ो एवं रेगिस्तान पर भी उपलब्ध होता है इसी प्रकार कश्मीर का सेब, बिहार की लीची, गुजरात एवं मध्य प्रदेश की मूँगफली

सम्पूर्ण देश में उपलब्ध होती है । कृषि के उत्पादन में वृद्धि के लिये उर्वरकों की आपूर्ति भी माल गाड़ी द्वारा की जाती है जिससे समयानुसार किसान को आवश्यक बीज एवं खाद मिल जाते हैं जिसके कारण वह अपने उत्पादन को आसानी से बड़ा लेता है ।

औद्योगिक क्षेत्र में भी माल ढ़ोने का महत्वपूर्ण कार्य रेल विभाग द्वारा कुशलता से किया जाता है । उद्योगों की स्थापना के लिये मशीन एवं आवश्यक कल पुर्जे मालगाड़ी द्वारा ढ़ोकर लाये जाते है तो उत्पादन के लिये कच्चा माल भी विभिन्न क्षेत्रों से लाकर उत्पादन केन्द्रों तक पहुँचाया जाता है जैसे पारीछा तापीय विद्युत गृह में कोयले की पूर्ति मालगाड़ी द्वारा झारखंड की कोयला खदानों से की जाती है जिसके कारण तापीय विद्युत गृह बिजली उत्पादन करता है जिससे देश की प्रगति का चक्का घूमता है । उद्योगों के उत्पादनों को बिक्री केन्द्र तक पहुँचाने में भी मालगाड़ी का महत्वपूर्ण योगदान है क्योंकि उत्पादक अपने माल को मालगाड़ी के बैंगन में रखने के बाद निस्फिकर हो जाता है क्योंकि उसे सड़क परिवहन के खतरों का सामना नही करना पड़ता है और उसका माल निर्विघ्न पूर्वक गंतव्य पर पहुँच जाता है और वहाँ वैगन काट कर अनलोडिग साईडिंग पर खड़ी कर दी जाती है जिससे माल अनलोड किया जा सके जैसे सीमेन्ट की वैगनें माल गोदाम के अनुलोडिग साईड पर खड़ी की जाती है और वहाँ साईडिंग पर ऐसी व्यवस्था होती है कि ट्रक साईड में लगाकर माल आसानी से लाद सकता है ।

भारी माल जिसे सड़क परिवहन से ले जाना असम्भव होता है उसे भी कुशलता से ढ़ोकर रेल विभाग गन्तव्य पर पहुँचा देता है ।

इसके लिये कभी–कभी स्पेशल ट्रेन की व्यवस्था की जाती है जो अति मन्द गति से चलती है जैसे दिल्ली के प्रभूदत्त ब्रहमचारी ने एक हनुमान जी की मूर्ति दक्षिण के कराईकल से मँगायी जो 50 फुट लम्बी थी और पत्थर की होने के कारण वजन भी अधिक था । अतः उसे सडक परिवहन से लाना असम्भव था । ऐसे में रेल विभाग ने विशेष बैगनों के द्वारा उस मूर्ति को अलग गाड़ी बनाकर 40 किमी प्रति घंटा की गति से हफ्तों की यात्रा के बाद दिल्ली पहुँचाया था, जिसमें शक्तिशाली दो डीजल इंजन लगाये गये । रेल विभाग इस प्रकार की माल ढ़ोने की सुरक्षित व्यवस्था मालगाड़ी के द्वारा तो करता ही है साथ ही छोटे आकार के एवं शीघ्र नष्ट होने वाले माल को सवारी गाड़ी के एस0एल0आर0 में भी बुक कराकर यह सुविधा प्रदान की जाती है । एस0एल0आर0 में घरेलू जानवारें को ढ़ोने की व्यवस्था भी उपलब्ध रहती है जिसे गार्ड के पास बने विशेष केबिन में रखा जाता है । इसी प्रकार कुछ लोग अपने वाहनों को अपने टिकिट पर बुक करा लेते है और जिस गाड़ी से वह स्वयं यात्रा करते है उसी गाड़ी के एस0एल0आर0 में अपने वाहन को बुक कराते है और गंतव्य पर पहुँचकर तत्काल उसकी डिलेवरी प्राप्त कर उसे अपने साथ ले जाते हैं । इस प्रकार यात्रियों को माल के ढ़ोने में कठिनाईयों का सामना नहीं करना पडता है ।

सेना का साज सामान ढ़ोने के लिये रेलवे ने विशेष प्रकार की बैगनें एवं छावनी क्षेत्र में विशेष प्रकार की लोड़िग, अनलोडिग यार्ड स्थापित किये जिनके माध्यम से सेना का साज सामान अपेक्षित स्थानों पर पहुँचाया जाता है। इन विशेष गाड़ियों में सवारी बोगियाँ भी जोड़ी

जाती है जिससे साज सामान के साथ गन्तव्य स्थान पर पहुँचाया जा सके । रेलवे की विशिष्ट टेरीटोरियल आर्मी जिसमें रेलवे को रनिंग एवं आप्रेटिंग विभाग के कर्मचारियों को सेना का प्रशिक्षण दिया जाता है और वे आपात काल में व युद्ध के समय में सीमा तक सेना के साथ सामन तथा रसद को पहुँचाने का कार्य कुशलता से किया जाता है । बीच के कुछ वर्षो में टेरीटोरियल आर्मी को समाप्त कर दिया था, परन्तु उसकी उपयोगिता को देखते हुये इसे पुनः प्रारम्भ किया गया है ।

विशेष प्रयोजन के माल ढुलाई के लिये मालगाड़ी की उपलब्धता रहती है जैसे सरकस के लिये ऐसी माल गाड़ी उपलब्ध करायी जाती है जिसमें सरकस का सामान, जानवर तथा सरकस के कर्मचारियों की अलग–अलग व्यवस्था रहती है और वे एक साथ अपनी यात्रा पर पहुँच सकते हैं ।

इस प्रकार रेल विभाग माल की ढुलाई के द्वारा जहाँ एक ओर देश की आर्थिक प्रगति में योगदान देता है वहीं राजस्व की प्राप्ति पर रेल के उत्तरोत्तर विकास का द्वार खोलता है । हम कह सकते हैं कि माल गाडियाँ माल ढ़ोने का कार्य उसी प्रकार करती है जिस प्रकार रक्त वाहनियाँ रक्त को हृदय से शरीर के विभिन्न अंगों तक पहुँचाने एवं अशुद्ध रक्त को शुद्धि हेतु हृदय तक लाने का कार्य करती है ।

रेल विभाग यात्रियों की सुविधाओं को ध्यान में रखकर अपनी कार्य योजना का निर्माण एवं संचालन करता है । खानपान सेवा में निरन्तर सुधार हो रहा है जिसके कारण आज भारतीय व्यंजनों के साथ–साथ अन्तर्राष्ट्रीय व्यंजनों के खाद्य पदार्थ भी उपलब्ध हैं । फास्ट फूड का भी स्तर अत्यन्त उच्च श्रेणी का हो गया है । इसी प्रकार

यात्रियों की सेवा के अन्तर्गत विभिन्न प्रकार के सुविधाजनक कोच गाड़ियों में लगाये जाने लगे है तथा प्लेटफार्म पर भी रिटायरिंग रूम की सुविधाये उपलब्ध हैं जिससे यात्री अपने घर से निकल कर घर जैसी ही अनुभूति कर सके । माल की ढुलाई के लिये भी मालगाड़ियों के अतिरिक्त सवारी गाड़ियों में यात्री टिकिट पर अपना माल बुक कराकर लगेजवान में ले जाने की सुविधा उपलब्ध है । साथ ही सवारी गाड़ी में गार्ड के डिब्बे में छोटे जानवर जैसे कुत्ते, बकरी, बिल्ली इत्यादि ले जाने की सुविधा रहती है । घातक एवं ज्वलनशील पदार्थों के लिये रेलवे की अलग से व्यवस्था होती है ।

इस प्रकार हम कह सकते हैं कि रेल विभाग अपने यात्रियों की सुविधाओं के लिये निरन्तर प्रयत्नशील है और सफलतापूर्वक आगे बढ़ रहा है । उपभोक्ता सेवाओं का विस्तार का आर्थिक प्रभाव भी देखने को मिला है। जहाँ–जहाँ सेवाओं का विस्तार किया जा रहा है वहाँ सार्वजनिक एवं निजी क्षेत्र में रोज़गार की वृद्धि हुई और आर्थिक विकास भी हुआ है । झाँसी मण्डल में यदि हम देखे तो हम पाते हैं कि यहाँ कि विभिन्न स्तरों पर निजी क्षेत्रों में रोज़गार की वृद्धि हुई है साथ ही प्रतिस्पर्धा के कारण विकास के अवसर भी उपलब्ध हुये है । प्रत्यक्ष एवं अप्रत्यक्ष रूप से रेलवे से जुड़े व्यक्तियों की आय में भी पर्याप्त मात्रा में वृद्धि हुई है, जिससे उनके जीवन स्तर में सुधार हुआ।

देश के जिस क्षेत्र में रेल जाती है वहाँ विकास के अवसर उपलब्ध होने लगते है तथा मानव एवं सामाजिक जीवन में नई आशा का संचार होता है जिसके कारण आर्थिक एवं सामाजिक विकास की सम्भावनायें बढ़ जाती है।

अध्याय – 7

विशिष्ट अध्ययन क्षेत्र

(1) झाँसी डिवीज़न

(2) महत्व

(3) विशेषताएँ

(1) झाँसी डिवीज़न

भारतीय रेल के 150 गौरवपूर्ण वर्ष प्रत्येक भारतीय के लिए गौरव का विषय है। यदि एक ओर भारतीय रेलों का इतिहास भारत की आजादी की लड़ाई के बाद जुड़ा हुआ है तो वहीं दूसरी ओर यह स्वतंत्र भारत के सामाजिक एवं आर्थिक विकास तथा देश की राष्ट्रीय एकता व अखण्डता को बनाए रखने में सहायक रहा है। स्वतंत्रता प्राप्ति के समय हमारे देश में 42 रेल कम्पनियाँ थीं। प्रबन्धन में सुधार लाने व इसकी सुविधाओं को दृष्टिगत रखते हुए सन् 1950 के दशक में भारतीय रेलों का पुनर्गठन छः क्षेत्रों में किया गया तथा कुछ ही वर्षों बाद इन क्षेत्रों की संख्या नौ हो गई। देश के सामाजिक एवं आर्थिक विकास के साथ–साथ भारतीय रेल के परिवेश में महत्वपूर्ण परिवर्तन हुए तथा बाजार का महत्व बढ़ने लगा। बहुआयामी विकास तथा ग्राहक सेल–सन्तुष्टि के उद्देश्यों की पूर्ति के लिए क्षेत्रीय रेलों के पुनर्गठन करने की आवश्यकता एक बार फिर महसूस होने लगी। परिणामतः भारतीय रेल को सोलह क्षेत्रीय रेलों में पुनर्गठित करने का निर्णय लिया गया। इसी क्रम में 04 जुलाई, 2002 को जारी राजकीय अधिसूचना के अनुसार उत्तर मध्य रेलवे का मुख्यालय इलाहाबाद बना तथा 01 अप्रैल, 2003 को क्षेत्रीय मुख्यालय के रूप में मान्नीय रेलमंत्री श्री नितेश कुमार जी ने किया।

उत्तर मध्य रेलवे के अन्तर्गत झाँसी, इलाहाबाद एवं आगरा मण्डलों को लिया गया है अर्थात् उत्तर मध्य रेलवे का इलाहाबाद नवसृजित आगरा मण्डल को सम्मिलित किया गया है। निश्चित ही उत्तर मध्य रेलवे के सक्रिय होने से इस नव सृजित जोन के रेलमार्गों जो कि भारतीय रेल के व्यस्ततम मार्गों में प्रमुख है, परिचालन उत्तम

हो सकेगा। रेल मुख्यालय इलाहाबाद में होने की वजह से इसके रेल उपभोक्ताओं की समस्याओं के समाधान के लिए पूर्व की भाँति सुदूर स्थानों की यात्रा नहीं करनी पड़ेगी और मामलों का निस्तारण शीघ्रता से हो जाएगा । इसके साथ ही साथ इस क्षेत्र के मुद्दों और विकास योजनाओं को समुचित महत्व मिल सकेगा और उनका क्रियान्वयन प्राथमिकता के आधार पर होगा। उत्तर मध्य रेलवे के लगभग 70000 कर्मचारियों के लिए भी यह गर्व का विषय है कि इलाहाबाद जैसी ऐतिहासिक नगरी को उत्तर मध्य रेलवे के जोन का मुख्यालय बनाया गया। इस रेलवे के 3062 रूट किमी में से 1405 रूट किमी विद्युतीकृत है। इस रेलवे में अत्यन्त महत्वपूर्ण रेल लाइनों का विकास किया जा रहा है जिनमें गुना–इटावा व ललितपुर–सिंगरौली नई लाइनें बिछाने का कार्य आमान परिवर्तन के अन्तर्गत आगरा फोर्ट–बान्दीकुई खण्ड व दोहरीकरण के अन्तर्गत कानपुर–चंदारी खण्ड के अलावा कानपुर–पनकी के बीच तीसरी और चौथी लाइन की व्यवस्था शामिल है। उत्तर मध्य रेलवे के आने वाले तीनों ही मण्डल सांस्कृतिक, ऐतिहासिक एवं पर्यटन की दृष्टि से अत्यन्त महत्वपूर्ण हैं। इलाहाबाद मण्डल गंगा, यमुना एवं अदृश्य सरस्वती नदियों के संगम जैसे धार्मिक व महत्वपूर्ण कुंभ स्थल के लिए विश्वप्रसिद्ध है। इसका रूट किमी 1052 है और यह मण्डल मुगलसराय से गाज़ियाबाद तक फैला हुआ है। साथ ही इसमें ब्राँच लाइनें भी सम्मिलित हैं। झाँसी मण्डल भारत के प्रथम स्वतंत्रता संग्राम की बिगुल फूँकने वाली अग्रणी स्थानों में गिना जाने वाला है। झाँसी की रानी लक्ष्मीबाई का नाम तो विश्व प्रसिद्ध है ही साथ ही साथ यह ऐतिहासिक नगरी अनेकों ऐतिहासिक

स्थलों को संजोये हुए है। झाँसी उत्तर मध्य रेलवे का सबसे बड़ा मण्डल है। यह 1461 रूट किमी में फैला हुआ है। यह भाण्डई–आगासोद, झाँसी–भीमसेन, झाँसी–लिंक जंक्शन, धौलपुर–सिरमुत्रा–तांतपुर एवं ग्वालियर–श्योपुरकला क्षेत्र में फैला हुआ है। इस मण्डल में झाँसी के अलावा देवगढ़ व ओरछा के मन्दिर, सोनागिरी के जैन मन्दिर, ग्वालियर के किले , चित्रकूट व खजुराहो जैसे पर्यटन केन्द्र हैं। नवसृजित आगरा मण्डल भी विश्वप्रसिद्ध ताजमहल , फतेहपुर सीकरी सिकन्दरा, दयालबाग मथुरा–वृन्दावन आदि की वजह से अन्तर्राष्ट्रीय पर्यटन मानचित्र पर भारत को गौरवपूर्ण स्थान दिलाता है। आगरा मण्डल 549 रूट किमी में फैला हुआ है। आगरा–टूंडल (एक्सक्लूटिड), आगरा–बयाना (एक्सक्लूटिड), आगरा – बाँदीकुई (एक्सक्लूटिड), आगरा – पलवल (एक्सक्लूटिड), आगरा–अलवर (एक्सक्लूटिड), मथुरा–वृन्दावन तक इसका कार्यक्षेत्र है। उत्तर मध्य रेलवे जोन के अन्तर्गत उक्त मण्डलों के अलावा बैगन रिपेयर कारखाना, झाँसी एवं रेल स्प्रिंग कारखाना, सिथौली भी संचालित है इसके साथ ही साथ महाराजपुर (ग्वालियर) में भारतीय रेल उच्च प्रोद्योगिक अनुसंधान संस्थान भी कार्य कर रहा है।

"इण्डियन मिडलैंड रेलवे कम्पनी" ने बुन्देलखण्ड को रेलमय बनाने का बीड़ा उठा लिया था और रियासतें उनके साथ कंधे से कंधा मिलाकर चल रही थीं। यह सच है कि विकास की होड़ समय के साथ होती है और यह भारतीय रेलवे के साथ भी हुआ । 19 वीं शताब्दी के 7 वें दशक से शताब्दी के अन्त तक भारत में अनेक रेलमार्ग बने और यातायात के लिए खोले गए, जिसमें 1878 में धौलपुर–आगरा, 1879 में

ग्वालियर में ग्वालियर–हेतमपुर, 1881 में हेतमपुर–धौलपुर, 1884 में दिल्ली–मथुरा, 1885 में आगरा–मथुरा, 1886 में झाँसी–कानपुर, 1889 में भोपाल–झाँसी, झाँसी–ग्वालियर, झाँसी– बाँदा–मानिकपुर, बीना–सागर, 1898 में सागर–दमोह तथा 1899 में दमोह–कटनी खण्डों की हमें सौगात मिली।

इसी बीच महाराज ग्वालियर ने 1899 में ग्वालियर–भिंड तथा ग्वालियर –शिवपुरी और 1909 में ग्वालियर–श्योपुरकलाँ नैरोगेज लाइनें डलवाई तो फिर महाराजा धौलपुर कैसे पीछे रहते उन्होंने 1914 में धौलपुर–तांतपुर नैरोगेज लाइन डलवाई तथा आगरा से ग्वालियर लाइन निर्माण का कार्य महाराज ग्वालियर ने शुरू किया था, जिसे बाद में आई0एम0आर0 ने पूरा किया था इसी समय झाँसी स्टेशन का भी आविर्भाव हुआ। सन् 1886 में इस स्टेशन के लिए भूमि का अधिगृहण किया गया व सन् 1887 में अप और डाउन प्लेटफार्म बन गए और 1890 तक स्टेशन भवन, फुट ओवर ब्रिज, मालगोदाम, लोकोशेड, इंजनों के लिए टर्न टेबुल आदि बन कर तैयार हो गए,

झाँसी स्टेशन का शुभारंभ 01 जनवरी 1889 को हुआ :–

बुन्देलखण्ड रेलों के लिए केन्द्र बिन्दु बनता जा रहा था तभी रेलों के लिए जिला मुख्यालय का उदय हुआ और सन् 1922 को पहले डी0टी0एस0 श्री पी0ए0 एडवर्डस ने कार्य संभाला। 1952 में कम्पनी रेलों का विलय हो गया और बनी भारतीय रेलवे। झाँसी में पहले डी0एस0 श्री एम0ए0 कदीर बनाये गए। 1979 में डी0एस0 के पद का उन्नयन कर दिया गया और डी0आर0एम0 का पद सृजित किया गया। श्री एस0पी0 जैन झाँसी के प्रथम डी0आर0एम0 बनाए गए। समय की

इस यात्रा में जंगलों, पहाड़ों और नदियों को पार करते हुए नई रेल लाइनें डाली गईं। हमारी कठिन भौगोलिक स्थितियों में रेलवे लाइन बनाना कोई आसान काम नहीं फिर बेतवा, यमुना, चम्बल, केन, सिन्धु और धसान जैसी नदियों में बाँध व पुल बनाना बहुत ही कठिन कार्य है। सन् 1880 में चम्बल पर एक विशालकाय पुल का निर्माण चुनौतियों भरा था। सन 1884 में पहूँच पर पुल बना तो 1887 में कालपी के निकट यमुना पर और फिर 1914 में सबसे लम्बे पुल यमुना–साउथ ब्रिज का निर्माण हुआ। यह पुल बेतवा और यमुना के मनोरम संगम के निकट है।

भारत के इतिहास की यात्रा के साथ–साथ बुन्देलखण्ड में रेलें भी अपने कदम धीरे–धीरे बढ़ा रही थी, 1890 में झाँसी में 20 लोको का एक लोको शेड बनकर तैयार हुआ तो 1894 में लोको वर्कशॉप बनी। इसी के साथ 1895 में लोको कोचों तथा बैंगनों के रखरखाव के लिए डीआईपी रेलवे द्वारा एक बड़े कारखाने की स्थापना हुई। अनेक आधुनिकीकरण के बाद एशिया का यह सबसे बड़ा मालडिब्बा कारखाना आईएसओ प्रमाणित होने का गौरव रखता है। इससे पूर्व रेल पथ का कारखाना श्रमिकों द्वारा किया जाता है लेकिन विश्व में हो रहे यांत्रिक सुधारों और आधुनिकीकरण से भला बुन्देलखण्ड क्यों पीछे रहता । 1968 में भारत ने पहली बार ट्रेक मशीन ने करारी स्टेशन पर प्रीस्ट्रेस्ड कांक्रीट स्लीपर डालने का कार्य प्रारम्भ किया। यह एक नये युग की शुरूआत थी। पी0क्यू0आर0एस0, टी0टी0एम0, वी0सी0एन तथा टी0आर0टी0 मशीनों ने तो जैसे अनुरक्षण के क्षेत्र में क्रांति ही ला दी।

शनैः–शनैः बढ़ते आधुनिकीकरण की यात्रा में स्टीम युग से डीजल युग में सन् 1962 का प्रवेश हुआ एवं 1975 में झाँसी में डीजल शेड की स्थापना हुई फिर प्रारम्भ हुआ विद्युतीकरण का कार्य। इसमें 1983 में तुगलकाबाद–पलवल, 1984 में पलवल–आगरा, 1985 में आगरा–ग्वालियर, 1887 में ग्वालियर–झाँसी–ललितपुर तथा 1988 में ललितपुर–बीना खण्डों को पूर्णतया विद्युतीकृत कर दिया गया। इसी बीच झाँसी में 1887 में विद्युत लोको शेड भी प्राप्त करने का गौरव मिला।

रेलों के संचालन में सिग्नल व्यवस्था अपना एक अलग स्थान रखती है। सिग्नलों के कार्यों का क्रियान्वयन अनेक रूपों में हुआ। प्रारम्भ में सिग्नलों को रस्सी से खींचा जाता था। सन् 1930 में पहले सिग्नल झुकाने और उठाने वाले हुआ करते थे जो हमारे कई खण्डों में अभी भी हैं। बीसवीं सदी के सातवें दशक तक अपर क्वाड्रेन्ट सिग्नलों से होते हुए आठवें दशक में कलर लाइट सिग्नल प्रारम्भ किए गए और पैनेज इण्टर लॉकिंग पहली बार 1983 में राजा की मण्डी स्टेशन पर लगाई गई जो अब झाँसी और आगरा मण्डलों को संयुक्त रूप से मिला कर 23 स्टेशनों पर उपलब्ध है। इसके द्वारा एक ही स्थान से विद्युत द्वारा प्वाइंट तथा सिग्नलों का परिचालन सम्भव हो सका। इसके बाद 1992 में पहली बार रूपरिले इंटरलॉकिंग मथुरा में तथा 2002 में ग्वालियर में लगाई गई। इसके द्वारा लाइनों के पूरे रूट सिग्नलों के साथ बनाने में सुविधा हुई ।

सिग्नलिंग तथा इण्टरलॉकिंग के साथ–साथ संचार व्यवस्था में भी क्रान्तिकारी परिवर्तन हुए। 1975 में माइक्रोबेव प्रणाली द्वारा तो

संचार व्यवस्था में तो जैसे क्रांति सी आ गई। 1987 से सम्पूर्ण भारत में आरक्षण प्रणाली का कम्प्यूटरीकरण, रेलों की सुदृढ संचार व्यवस्था का ही प्रतिफल था। इसके साथ ही 1993 में आगरा तथा ग्वालियर में तथा 1995 में झाँसी, मथुरा, मुरैना तथा फरीदाबाद में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण व्यवस्था की गई और फिर 1997 में खजुराहो में , 2002 में धौलपुर तथा 2003 में भिण्ड, टीकमगढ तथा छतरपुर में यह व्यवस्था की गई।

इलैक्ट्रॉनिक के क्षेत्र में हुई प्रगति का पूरा लाभ उठाते हुए पूँछताछ को कम्प्यूटराइज कर दिया तथा उद्घोषणा तथा डिस्प्ले तथा उद्घोषणा एवं डिस्प्ले बोर्ड को कम्प्यूटर द्वारा चालू किया गया। साथ ही रेल परिचालन में गार्ड, ड्राइवर तथा स्टेशनों को बी0एच0एफ0 बॉकी–टॉकी सेटों से जोड़ दिए जाने से रेल परिचालन में बहुत मदद मिली। झाँसी बीएचईएल द्वारा रेल कम रोड व्हीकल बनाने से रेल पथ के अनुरक्षण में बहुत मदद मिली।

झाँसी डिवीज़न में समय के साथ–साथ अनेक गाड़ियों का संचालन किया गया जैसे 1912 में मुम्बई तथा फिरोजपुर के मध्य पंजाबमेल, दिल्ली से होकर चलाई गई, 1930 में जीटी एक्सप्रेस चली, 1965 में 105 किमी गति से स्टीम इंजन द्वारा ताज एक्सप्रेस चली, 1968 में पंजाब मेल को इटारसी और झाँसी के मध्य डीजल इंजन से चलाया गया। 1976 में तमिलनाडू एक्सप्रेस चालू की गई, 1982 में ताज एक्सप्रेस को डीजल से तथा 1986 में विद्युत इंजन से चलाया गया और 1988 में नई दिल्ली तथा झाँसी के मध्य पहली शताब्दी

एक्सप्रेस चलाई गई। मण्डल में माल लदान उत्तरोत्तर प्रगति करता रहा, 1976 में बीएचईएल , 1989 में डायमण्ड सीमेण्ट खुलने के बाद माल लदान लगभग दोगुना हो गया तथा मालगाड़ियों की संख्या में डेढ़ गुना वृद्धि हुई।

(2) – महत्व

झाँसी मण्डल अपनी स्थापना से लेकर आजतक निरन्तर अने महत्वपूर्ण संदर्भो को अपने अन्दर समेटे हुये आकर्षण का केन्द्र रहा है। अपने स्थापित काल से लेकर आज तक अनेक ऐसे बिन्दु हैं जिनका उल्लेख मात्र से इसका महत्व स्पष्ट हो जाता है जैसे भारत में रेल प्रादुर्भाव के साथ साथ इस मण्डल में भी महाराजा ग्वालियर ने, ग्वालियर – भिण्ड, ग्वालियर – शिवपुर मार्ग की स्थापना कर उस पर रेल दौड़ाकर इसे आकर्षण का केन्द्र बना दिया। गैरेज एण्ड बैगन के निर्माण एवं सुधारने का कार्य यहाँ स्थापित किया गया। रेलवे वर्कशॉप के अन्तर्गत नई बोगियों के बनाने एवं पुरानी बोगियों को सुधारने हेतु जो कार्य यहाँ चलाया जाता है वह अत्यधिक कुशलता एवं दक्षता के साथ किया जाता है। रेलवे वर्कशॉप का प्रारम्भ काल में अपना पावर हाउस था जो विद्युत उत्पादन स्वयं करता था, जिससे वर्कशॉप की विद्युत आपूर्ति पूर्ण होती थी परन्तु कालान्तर में वह समाप्त कर दिया और विद्युत आपूर्ति नैशनल ग्रिड के माध्यम से दी जाने लगी।

झाँसी मण्डल में कुछ ऐसे मूर्धनी साहित्यकारों ने काम किया जिसके कारण आज भी उन साहित्यकारों की जहाँ चर्चा होती है वहाँ झाँसी मण्डल की चर्चा स्वतः ही होने लगती है। आचार्य महावीर प्रसाद द्विवेदी, राष्ट्रकवि मैथिलीशरण गुप्त , हॉकी के जादूगर मेजर ध्यानचंद्र जैसी महान विभूतियों की कर्मस्थली रहा है। भारतीय रेलवे में झाँसी मण्डल एक ऐसा मण्डल है जो उत्तर – दक्षिण और पूर्व–पश्चिम को जोड़ने का केन्द्र बिन्दु है। जम्मू से दक्षिण की ओर जाने वाली लगभग सभी गाड़ियाँ यहाँ से होकर जाती हैं। इसी प्रकार गुजरात से पूर्व की ओर जाने वाली गाड़ियाँ यहाँ से होकर गुजरती हैं। सबसे महत्वपूर्ण

विषय यह है कि यहाँ पर सभी गाड़ियाँ रूकती हैं और कई गाड़ियों में स्टाफ परिवर्तन यहाँ पर होता है तथा कानपुर की ओर जाने वाली गाड़ियों में विद्युत इंजन हटाकर डीजल इंजन भी यहीं लगाया जाता है। पैन्ट्री कार्यों में बना हुआ भोजन एवं कच्चे माल की आपूर्ति यहीं पर की जाती है। आपातकाल में यदि किसी यात्री को चिकित्सा सुविधाओं की आवश्यकता होती है तो यहाँ उपलब्ध रहती है। चिकित्सा का बड़ा केन्द्र होने के कारण यहाँ पूरे मण्डल के गम्भीर रोगी लाये जाते हैं जिनका यहाँ के चिकित्सक कुशलता पूर्वक उपचार करते हैं। मण्डल का केन्द्र होने के कारण कर्मचारियों का विविध उद्देश्यों से आना–जाना यहाँ लगा रहता है। अपने क्षेत्र के कारण झाँसी मण्डल मध्य रेलवे में विख्यात रहा है। इटारसी से लेकर बल्लारशाह वाया जुही से लेकर नैनी तक झाँसी मण्डल का विस्तार था, परन्तु जब रेलवे ने नौ जोनों का गठन किया तब इस मण्डल के आकार में छटनी कर दी। एक जोन झाँसी मण्डल (को समर्पित कर) इलाहाबाद व आगरा मण्डल बना दिया जिसके कारण इसका आकार कुछ सीमित हो गया परन्तु आज भी झाँसी का रेलवे प्लेटफार्म अपनी लम्बाई के कारण भारत का तीसरे नम्बर का सबसे बड़ा प्लेटफार्म है। विभिन्न पर्यटन केन्द्रों का सम्पर्क केन्द्र होने के कारण भी यह आकर्षण का विशेष केन्द्र है। यद्यपि झाँसी का अपना महत्व है किन्तु उसे विशिष्टता प्रदान करने में रेलवे का बहुत बड़ा योगदान है। इस प्रकार झाँसी व इसके आसपास पर्यटन केन्द्रों पर पर्यटकों को पहुँचाने की सम्भावना को रेलों ने व्यवहारिकता प्रदान की। अतः विश्व पर्यटन के आकर्षण का केन्द्र खजुराहो तक जाने का मार्ग झाँसी से ही होकर जाता है। खजुराहो

फैस्टीवल में बड़े–बड़े कलाकारों का आगमन इसे विशिष्टता प्रदान करता है। साथ ही झाँसी से 35 किमी दूर सोनागिरी नामक स्थान है जो कि जैन मतावलम्बियों के लिए आस्था का केन्द्र है। दूसरी ओर झाँसी से 27 किमी दूर दतिया नामक स्थान पर "पीताम्बरा पीठ" है जो कि माँ शक्ति का मन्दिर व भक्तों के विश्वास का केन्द्र है। हजारों भक्तों के इन स्थानों पर आने जाने की सुगमता झाँसी रेल ने ही करवाई है। झाँसी मण्डल का महत्व यहाँ तक ही सीमित नहीं है वरन् पूरे विश्व में हिन्दु मतावलम्बियों के आस्था के केन्द्र भगवान राम का वनवासी केन्द्र चित्रकूट इसी मण्डल में है। कर्बी रेलवे स्टेशन से उतरकर चित्रकूट जाया जा सकता है। इसके अतिरिक्त अन्य पर्यटक स्थलों में इसका महत्व है।

झाँसी की रानी लक्ष्मीबाई के ऐतिहासिक महत्व एवं शौर्य गाथाओं को सुनकर पर्यटक झाँसी आता है तो दूसरी ओर ओरछा में स्थित बुन्देलाओं की कर्म भूमि एवं ओरछा में स्थित रामराजा के दर्शन हेतु पर्यटक यहाँ से ही ओरछा जाता है। साथ ही कालिन्जर का किला भी झाँसी मण्डल के बाँदा स्टेशन से जाया जाता है इसके कारण यह आकर्षक केन्द्र है। प्रयाग में होने वाले कुम्भ एवं अर्द्धकुंभ मेलों के लिए यहाँ से विशेष गाड़ियों की व्यवस्था रहती है जिसके कारण यात्री मेलों के समय प्रचुर मात्रा में एकत्र होते है और सुगमता से मेलों के लिए प्रस्थान करते हैं।

ललितपुर से छतरपुर–खजुराहों के लिए रेलवे लाइन बिछाने का कार्य प्रगति पर है। जब यहाँ गाड़ियों का आवागमन प्रारम्भ हो जाएगा तब झाँसी मण्डल का महत्व और भी बढ़ जाएगा क्योंकि यात्रियों को

खजुराहो जाने के लिए सुविधाजनक रेल उपलब्ध होगी उन्हें अन्य साधनों को नहीं खोजना पड़ेगा।

वर्तमान समय में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण व्यवस्था से यहाँ पर पूरे भारत में कहीं का भी आरक्षण टिकिट प्राप्त किया जा सकता है जिससे यात्रा सुगम हो जाती है। जीआरपी का प्रशिक्षण केन्द्र भी इस मण्डल में स्थापित है जिसके कारण दूर–दूर से आरपीएफ के जवान यहाँ प्रशिक्षण लेने आते हैं । यहाँ का आवासीय परिसर मीलों तक फैला हुआ है। यहाँ पर आरपीएफ का स्वान प्रशिक्षण केन्द्र भी है जो समय–समय पर सिविल प्रशासन की भी मदद करता है। रेलवे की स्प्रिंग फैक्ट्री ग्वालियर के पास सिंधौली में स्थित है जो झाँसी मण्डल के अधीन है। इसी मण्डल के अन्तर्गत ही बीएचईएल स्थापित है जिसमें सम्पूर्ण भारत के डीजल एवं विद्युत इंजन बनाये जाते हैं। सुविधा के लिए बिजौली से बीएचईएल तक रेलवे लाइन बिछाई गई है।

3. विशेषताएँ

उत्तर मध्य रेलवे में झाँसी मण्डल एक महत्वपूर्ण मण्डल है, जिसमें अनेक विशेषताएँ पाई जाती हैं। जिसके कारण इस मण्डल की ख्याती पूरे भारतीय रेलवे में है। अपने स्थापित्व काल से यह सदैव विभिन्न क्रियाकलापों में अग्रणी रहा है। चाहे रेल का संचालन हो, माल ढ़ोने वाले बैगनों का सुधार कार्य हो अथवा प्रशासनिक क्षमताओं का क्षेत्र हो , सभी जगह यह अद्वितीय रहा है। यदि विस्तार से देखें तो हमें जानकारी होती है कि पूरे मण्डल में अनेक विशेषताएँ विद्यमान हैं जिनका विश्लेषण निम्न प्रकार से है–

(क) झाँसी रेल कारखाना भारतीय रेल पर माल की ढुलाई करने वाले डिब्बों की मरम्मत करने का सबसे पुराना एवं सबसे बड़ा कारखाना है। इसके निर्माण का कार्य सन् 1889 में प्रारम्भ किया गया था। कारखाने की चार दीवारी के निर्माण का कार्य मशीनों को लगाने, कार्यालय के भवनों का निर्माण, कार्य के अनुरूप दुकानों की स्थापना, सामग्री के भण्डारण के लिए इमारत आदि के निर्माण का कार्य एवं कारखाने को चलाने के लिए जल की आपूर्ति हेतु गाड़ियाँ, बाँध के निर्माण का कार्य, कारखाने से गन्दे पानी की निकासी आदि का कार्य 1895 तक पूरा कर लिया गया था। इन सभी निर्माण कार्यों पर रूपये 7745360.00 का खर्च हुआ था।

(ख) इण्डियन मिडलैण्ड रेलवे द्वारा सन् 1895 में स्टीमलोकोमोटिव , कैरिज एवं बैगनों की सावधिक मरम्मत का कार्य प्रारम्भ किया गया। सन् 1900 में इण्डियन मिडलैण्ड रेलवे, ग्रेट इण्डियन पैन्निसुला रेलवे (जीआरपीआर) में सम्मिलित हो गई। झाँसी कारखाने के लिए विद्युत की आपूर्ति के लिए कोयले को जलाकर बिजली उत्पन्न करने वाली

बिजली घर (पावर हाउस) की स्थापना सन् 1913 में की गई रेल कर्मचारियों के प्रशिक्षण हेतु राज्य सरकार के प्रबन्धन के आधीन गवर्मेण्ट टैक्नीकल इंस्टीट्यूट सन् 1919 में खोला गया। सन् 1930 में स्टील लोकोमोटिव की मरम्मत का कार्य जो झाँसी कारखानों में किया जाता था उसे मुम्बई के परेल कारखाने को स्थानांतरित कर दिया गया।

(ग) सन् 1961 में रेलवे में प्रोत्साहन योजना प्रारम्भ की गई। इस योजना के तहत दुकानों का विस्तार किया गया। जैसे बैगन मरम्मत, शेड का विस्तार, बैगन निरीक्षण के लिए पिट लाइन, कैरिज लिफ्टिंग के लिए शेड आदि , जिस पर लगभग दो करोड़ रूपये खर्च किए गए। सन् 1961–62 के बीच कारखानें में चार चक्के की दो हजार बैगनों, माल ब्रेक बान के 50 नग, भारी ऑयल टैंक बैगनों के 1622 अण्डरफ्रेमों का और 159 कन्टेनरों के निर्माण आदि का कार्य सन् 1967 तक पूरा किया गया। बॉक्स बीसीएक्स बैगनों की आवधिक मरम्मत का कार्य जो कि मुम्बई के उपनगर माटुँगा कारखाने में किया जाता था। यह कार्य सन् 1965 में झाँसी कारखाने को सौंपा गया। सन् 1974 में जहाँ बैगनों का यूनिट आउटटर्न प्रतिदिन के हिसाब से बढ़ाया गया तो सवारी डिब्बों की मरम्मत का कार्य तीन यूनिट प्रतिदिन से कम करके 1.6 यूनिट प्रतिदिन किया गया। बॉक्स एण्ड बीसीएन बैगनों में एयरब्रेक कार्य सन् 1990 में प्रारम्भ किया गया। इसके साथ ही कैसनौ बोगी एवं कॉटराईज्ड वियरिंग का कार्य भी झाँसी कारखाने में प्रारम्भ किया गया।

(घ) रद्दी सामग्री का नीलामी द्वारा सामंजस्य : सन् 1990 में मुख्य यांत्रिक इंजीनियर मुम्बई द्वारा मुख्य कारखाना प्रबन्धक झाँसी को कैरिज एवं बैगन को रद्दी करने, डम्पिंग करने, रद्दी सामग्री को भण्डार को सौंपने एवं इस रद्दी सामग्री का नीलामी द्वारा सामंजस्य कराने का कार्य, कारखाना लेखाधिकारी की सहमति से करने की शक्ति प्रदान की गई। यह एक चुनौतीपूर्ण कार्य था जिसे मुख्य कारखाना प्रबन्धक ने लक्ष्य से अधिक रद्दी सामग्री को एकत्रित कर नीलामी द्वारा सामंजस्य करके एक रिकार्ड स्थापित किया जिसके लिए रेलवे बोर्ड ने मध्य रेल को वर्ष 2002–03 के लिए रूपये 1.00 लाख का पुरस्कार दिया। इसके अतिरिक्त रेलवे बोर्ड ने जिला भण्डार नियंत्रक झाँसी कारखाना को भी इस उपलब्धि के लिए पुरस्कृत किया था। वर्ष 2002–03 में झाँसी कारखाने ने कुल 21628.8 मीटरीटन रद्दी लोहा भण्डार शाखा को सुपुर्द किया जबकि लक्ष्य सिर्फ 20000 मीटरीटन का था।

(च) वर्तमान समय में जबकि सम्पूर्ण विश्व कम्प्यूटर प्रणाली द्वारा प्रगति का आंकलन कर रहा है, झाँसी कारखाना कैसे पीछे रह सकता है। झाँसी कारखाने में भी कम्प्यूटर की स्थापना की गई। जहाँ की कर्मचारियों की पेशीट एवं लीव–रिकार्ड आदि रखा जाता है। कारखाना लेखाधिकारी, प्राचार्य एसटीसी एवं उप सामग्री प्रबन्धक कार्यालय में ही कम्प्यूटर पर कार्य प्रारम्भ किया जा चुका है।

(छ) संरक्षण एवं सुरक्षा को दृष्टिगत रखते हुए बड़े–बड़े स्टेशनों पर रेल सुरक्षा बल/राजकीय रेलवे पुलिस द्वारा रात्रि गश्त लगाये जाने से संरक्षा व सुरक्षा मजबूत हुई है। कर्मचारी कल्याण की दिशा में आगरा

एवं मथुरा सीनियर इंस्टीट्यूट में बहुमुखी जिम खोले गए तथा कर्मचारियों के सेवा अभिलेख अद्यतन किए गए। झाँसी मण्डल में माह अगस्त 2003 में बैगन टर्न आउट 0.96 बैगन किमी/बैगन प्रतिदिन 339.0 एसी लोको उपयोगिता/ किमी 793, डीजल लोको उपयोगिता/किमी 573 रहा जो अपने आप में एक कीर्तिमान है। इसके अलावा झाँसी मण्डल पर नया पूँछताछ कार्यालय व सरलीकरण केन्द्र, ग्वालियर, विश्रामालय झाँसी में रनिंग रूम को उत्कृष्टता प्रदान करने के लिए 04 जुलाई, 2003 को आईएसओ को प्रमाणित किया गया। सिथौली की स्वास्थ्य इकाई रेल स्प्रिंग कारखाना द्वारा रेलवे कर्मचारियों और उनके परिवारों के लिए 30 जुलाई 2003 को एक "बहुउद्देश्यीय चिकित्सा अभियान" चलाया गया। इसमें स्थानीय चिकित्सक विशेषज्ञों के साथ साथ मुख्य चिकित्सा अधीक्षक झाँसी तथा सभी विशेषज्ञों ने भाग लिया जिसमें लगभग 100 मरीजों का प्रशिक्षण किया गया एवं दवायें भी वितरित की गईं।

(ज) अर्जन बढ़ाने का कार्य भी सुचारू रूप से चल रहा है। वर्ष 2003 के अगस्त माह में टिकिट जाँच अभियान चलाकर 443 यात्रियों को बिना टिकिट यात्रा करते पकड़ा गया और 170 यात्रियों से रूपये 54850.00 की राशि वसूली गई। चित्रकूटधाम कर्बी में 28 जुलाई 2003 से 30 जुलाई 2003 की अवधि में श्रावण अमावस्या मेला के उपलक्ष्य में तीर्थ यात्रियों की आवश्यकतानुसार झाँसी–चित्रकूटधाम कर्बी के बीच एक "मेल एक्सप्रेस" गाड़ी चलाई गई। इसके अतिरिक्त 1512 कानपुर–बाँदा यात्री गाड़ी को चित्रकूटधाम कर्बी तक बढ़ाया गया। बाँदा–भीमसेन खण्ड पर हमीरपुर रोड एवं घाटमपुर स्टेशन के बीच

किमी संख्या 1386/2, 1386/7–8 पर "बॉक्स पुसिंग पद्धति" द्वारा नये पुल का निर्माण किया गया तथा झाँसी आगरा खण्ड पर 30 जुलाई 2003 को " लांग हाऊल ओएफसी लिंक" संस्थापित किया गया। इसके अतिरिक्त झाँसी और इलाहाबाद के बीच एसटीडी सहित सर्टेन सर्किट इस प्रणाली पर स्थानांतरित किया गया।

(झ) झाँसी मण्डल, गैर पारम्परिक श्रोतों से आय अर्जित करने के लिए भी सतर्क रहता है। अतः विविध स्त्रोतों से प्राप्त आय में माह अगस्त 2003 में भूमि संसाधनों से रूपये 2.69 लाख , प्रचार से रूपये 1.93 लाख, साईकिल स्टेण्ड से रूपये 2.73 लाख तथा चाय स्टॉल व अन्य स्टॉलों से 2.98 लाख की राशि अर्जित की गई। मण्डल पर संरक्षा के प्रति जागरूकता पैदा करने की दृष्टि से 21 अगस्त 2003 को झाँसी में सरंक्षा कार्यशाला का आयोजन किया गया जिसमें प्रमुख संरक्षा अधिकारी, उत्तर मध्य रेलवे के अतिरिक्त रेलवे ऑफीसर्स एसोसियेशन, प्रमोटी ऑफीसर्स एसोसियेशन, ए0सी0आर0ई0 एम0, ए0सी0आर0एम0यू0 तथा रेल सुरक्षा बल फेडरेशन के प्रतिनिधियों तथा संरक्षा से जुड़े अन्य कर्मचारियों ने अपने विचार व्यक्त किये। 28 जून 2003 को डीजल शेड, झाँसी तथा 30 अगस्त, 2003 को ग्वालियर में भी संरक्षा कार्यशाला का आयोजन किया गया। 29 अगस्त 2003 को श्री आर0 राजमणि मुख्य संरक्षा आयुक्त (रेलवे) ने मण्डल अधिकारियों की बैठक को सम्बोधित कर संरक्षा के प्रति जागरूक बने रहने के लिए कहा।

(ट) उत्तर मध्य रेलवे के बड़े मण्डल के रूप में यह मण्डल अपने दायित्वों का निर्वहन करने में किसी से पीछे नहीं रहता। जहाँ तक

राजभाषा प्रगति का प्रश्न है, झाँसी में नगर राजभाषा कार्यान्वयन समिति गृह मंत्रालय द्वारा गठित की गई है जिसके अध्यक्ष के रूप मे मण्डल रेल प्रबन्धक को मनोनीत किया गया है इसलिए न केवल रेलवे वरन् झाँसी स्थित केन्द्र सरकार के सभी कार्यालयों में राजभाषा प्रगति बढ़ाने का प्रयास किया जाता है। मण्डल के सभी बड़े स्टेशनों, शेड में राजभाषा कार्यान्वयन समितियाँ गठित हैं और प्रत्येक तिमाही में नियमित बैठक का आयोजन किया जाता है और राजभाषा प्रगति की समीक्षा की जाती है। मण्डल स्तर पर राजभाषा कार्यान्वयन समिति गठित है जिसकी बैठक में पूरे मण्डल की राजभाषा प्रगति की समीक्षा की जाती है। इसके अलावा जितने भी समारोह कार्यक्रम होते हैं वे सभी हिन्दी में किए जाते हैं। कर्मचारियों का उत्साह बढ़ाने के लिए समाचार बुलेटिन का प्रकाशन करने की योजना है।

(ठ) आई0एस0ओ0 9001–2000 :– अधिकारियों एवं समस्त कर्मचारियों के सामूहिक प्रयासों से 10 माह के रिकार्ड समय में झाँसी कारखाना आईएसओ 9001–2000 प्रमाण पत्र प्राप्त करने के योग्य बन।। वर्तमान समय में कारखाने के अन्दर स्थित सभी सड़कें सीमेण्ट कंक्रीट द्वारा बनाई जाती हैं। कारखानों की दुकानों में दिन में प्रकाश की समुचित व्यवस्था हेतु पारदर्शक शीटें शेड के अन्दर लगाई गईं है। अभी हाल ही में आरडीएसओ के निर्देशानुसार एलएलबी ट्रॉली को एचएस ट्रॉली में परिवर्तन किया जाना था लेकिन इस प्रक्रिया में लागत बहुत आ रही थी। इस कारण ट्रॉली दुकानों के कर्मचारियों द्वारा उसमें आंशिक संशोधन किया गया जिसे आरडीएसओ ने भी मान लिया। इससे एन0एल0बी ट्रॉली को एचएस में परिवर्तन की लागत बहुत कम

हो जाएगी। इसके परिणामस्वरूप रू0 522400.00 की वार्षिक बचत होगी।

(ड) सुपरवाइजर्स प्रशिक्षण केन्द्र :– सन् 1958 में गवर्मेण्ट टैक्नीकल इंस्टीट्यूट का प्रबन्धन कार्य जो राज्य सरकार के आधीन था वह रेलवे के आधीन हो गया। सन् 1961 में गवर्मेण्ट टैक्नीकल इंस्टीट्यूट का नाम बदल कर "सिस्टम टैक्नीकल स्कूल" कर दिया गया है। इसके पश्चात् सन् 1992 में पुनः इसका नाम बदल कर "सुपरबाइजर्स प्रशिक्षण केन्द्र" रखा गया। पश्चिम मध्य रेल के यांत्रिक विभाग के सभी सुपरवाइजर्स प्रशिक्षण हेतु इस प्रशिक्षण केन्द्र में आते हैं। प्रशिक्षुओं के स्वास्थ्य , मानसिक, बौद्धिक एवं आध्यात्मिक विकास के साथ–साथ अभियान्त्रिकी में नई उन्नत प्रणाली के बारे में प्रशिक्षुओं का जानकारी दी जाती है। वर्ष 2002–03 के दौरान उपलब्ध संसाधनों के अन्दर कारखाना पर्यवेक्षकों के लिए पुनश्चर्या, डीजल शेड पर्यवेक्षकों के लिए पुनश्चर्या कम्प्यूटर का बुनियादी प्रशिक्षण , एयर बैंक दुर्घटना जैसे अतिरिक्त पाठ्यक्रमों को शुरू किया है।

बुनियादी प्रशिक्षण केन्द्र :– झाँसी कारखाने में बुनियादी प्रशिक्षण केन्द्र की स्थापना की गई है जिसमें कारखाने में कार्यरत कर्मचारियों को अल्पकालीन तकनीकी प्रशिक्षण दिया जाता है। अभी अप्रेंटिस एक्ट 1961 के अन्तर्गत 72 ट्रेड अप्रेंटिसों को यहाँ विभिन्न ट्रेडों के बारे में प्रशिक्षण दिया जा रहा है।

(ढ़) स्वास्थ्य :– झाँसी डिवीज़न के कर्मचारियों एवं उनके परिवार के सदस्यों के उत्तम स्वास्थ्य हेतु कारखाना परिसर में कारखाना स्वास्थ्य

केन्द्र के साथ–साथ आयुर्वेदिक एवं हौम्योपैथिक चिकित्सा सुविधा उपलब्ध कराई गई है।

(त) **कर्मचारी कल्याण** :– कर्मचारी कल्याण निधि से समय–समय पर कर्मचारियों को सहायता प्रदान की जाती है। कर्मचारियों द्वारा चयनित प्रतिनिधियों एवं प्रशासन की देखरेख में कैण्टीन का संचालन ''नो प्रोफिट नो लॉस'' के नियम के तहत किया जाता है ।

(थ) **वृक्षारोपण** :– कारखाना परिसर को पर्यावरण की दृष्टि से प्रदूषण मुक्त रखने हेतु राष्ट्रीय पर्वों के अवसर पर अधिकारियों एवं कर्मचारियों द्वारा वृक्षारोपण किया जाता है और उन वृक्षों के संरक्षण की जिम्मेदारी उस कार्यालय के कर्मचारियों द्वारा पूरी की जाती है। अभी हाल में ही टैंक बैगन, स्टीनिंन , क्लीनिंग, पैंटिंग, बाल रिपेयर व फिटिंग के कर्मचारियों द्वारा स्वयं के खर्च पर स्वपोषित वृक्षों का वृक्षारोपण 09 अगस्त, 2003 को किया गया।

(द) **खेलकूद** :– झाँसी डिवीज़न में अधिकारियों और कर्मचारियों व उनके परिवार के बच्चों एवं महिला कर्मचारी आदि के लिए विभिन्न प्रतियोगिताओं का आयोजन समय–समय पर किया जाता है। जैसे – क्रिकेट, फुटबाल, कैरम, शतरंज, कबड्डी, रस्साकसी एवं वेट लिफिटिंग एवं महिला कर्मचारियों के लिए कुर्सी दौड़ आदि, कर्मचारियों के मानसिक बौद्धिक विकास के लिए योग का भी प्रशिक्षण दिया जाता है।

(ध) **सांस्कृतिक कार्यक्रम** :– रेल सप्ताह एवं राजभाषा सप्ताह के अवसर पर कारखाना सांस्कृतिक अकादमी के सदस्यों द्वारा सांस्कृतिक कार्यक्रम प्रस्तुत किए जाते हैं। रेलवे के गौरवपूर्ण 150 वर्ष पूर्ण होने के

अवसर पर झाँसी कारखाने में अखिल भारतीय हास्य कवि सम्मेलन एवं अखिल भारतीय मुशायरा का आयोजन किया गया।

झाँसी डिवीज़न से सम्बन्धित सामान्य जानकारी :–

1. झाँसी डिवीज़न उत्तर मध्य रेलवे का एक महत्वपूर्ण डिवीज़न है जिसके अन्तर्गत 1461 रूट किमी का क्षेत्र आता है तथा 163 स्टेशन हैं। इसकी लाइनों का तीन भागों में विभक्त किया गया है।

(अ) मेन लाइन :– सागर एक्सक्लूडिंग से बीना एक्सक्लूडिंग

(ब) ब्रॉंच लाइन :– झाँसी–कानपुर एक्सक्लूडिंग, झाँसी–नैनी एक्सक्लूडिंग, भीमसेन–बाँदा, ग्वालियर–भिण्ड अनुभाग खण्ड।

(स) नैरोगेज लाइन :– ग्वालियर–श्योपुरकला, धौलपुर–समुत्रा/तांतपुर

2. सन् 2002–03 की वार्षिक आय के आधार यात्रियों की सुविधाओं के लिए निम्नलिखित स्टेशनों को विभिन्न श्रेणियों में ए से एफ तक विभक्त किया गया है।

श्रेणी	वार्षिक आय रूपये में	महत्वपूर्ण स्टेशन
A	6 करोड़ रू0 से ऊपर	झासा, ग्वाालयर, बादा, मुरना।
B	3 से 6 करोड़ के बीच	ललितपुर,बबीना,उरई, चित्रकूट
C	अर्द्धशहरी स्टेशन	शून्य
D	1 करोड़ से 3 करोड़ के बीच	डबरा, दतिया, हरपालपुर, महोबा,अतर्रा,धौलपुर,मानिकपुर
E	1 करोड़ से कम	सभी स्टेशन जो A,B,D, F श्रेणी में नहीं हैं
F	सभी हाल्ट स्टेशन	46 हाल्ट स्टेशन

3. झाँसी मण्डल की सेवायें तीन राज्यों तथा 20 जिलों को उपलब्ध हैं जो निम्न प्रकार वर्णित हैं –

1. उत्तर प्रदेश :– ललितपुर, झाँसी, आगरा, जालौन, कानपुर देहात, हमीरपुर, बाँदा, महोबा, इलाहाबाद।

2. मध्य प्रदेश :– सागर, दतिया, मुरैना, टीकमगढ़, छतरपुर, रीवा, सतना, भिण्ड, शिवपुरकला।

3. राजस्थान :– धौलपुर।

4. झाँसी मण्डल की सेवायें 14 संसदीय क्षेत्रों को प्राप्त होती हैं जिनमें झाँसी–ललितपुर, जालौन–गरौठा, हमीरपुर–महोबा, बाँदा–चित्रकूट, दतिया–भिण्ड, टीकमगढ़–खजुराहो, सागर–बीना–अगसोड़, आगरा, ग्वालियर, मुरैना–श्योपुर, भरतपुर, धौलपुर–बयाँना, घाटमपुर, बिल्लौर–भीमसेन।

5. मण्डल में अनारक्षित यात्रियों को टिकिट देने के लिए 185 बुकिंग खिड़कियाँ हैं। वाणिज्यिक स्टाफ एवं वाणिज्यिक स्टाफ के अलावा दूसरे स्टाफ के माध्यम से जो खिड़कियाँ कार्य करती हैं उन स्टेशनों का अलग–अलग विवरण निम्न प्रकार है :–

कार्यरत स्टाफ का विवरण	स्टेशनों की सं0	बुकिंग खिड़कियों की संख्या
कॉमर्शियल स्टाफ	20	42
ऑपरेटिंग स्टाफ एवं कॉमर्शियल स्टाफ (संयुक्त रूप से)	07	07
ऑपरेटिंग स्टाफ के द्वारा	90	90
समझौता के आधार पर ऑपरेटिंग हाल्ट के द्वारा	46	46

6. कम्प्यूटरीकृत एआरटीएस मशीन एवं यूटीएस सिस्टम निम्नलिखित स्टेशनों पर लगाया गया है :—

क्र	स्टेशन का नाम	काउण्टर संख्या	दैनिक औसत आमदनी (लाख रू में)
1	झाँसी	06	8.34
2	ग्वालियर	07	9.12
3	मुरैना	03	1.75
4	बाँदा	03	1.87
5	ललितपुर	02	1.09
6	डबरा	01	0.87

7. झाँसी डिवीज़न के अन्तर्गत 18 महत्वपूर्ण स्टेशनों में कम्प्यूटरीकृत आरक्षण व्यवस्था की सुविधा प्रारम्भ की गई :–

क्र0	स्टेशन का नाम	काउण्टर संख्या	दैनिक औसत आमदनी (लाख रू में)
1	ग्वालियर	08	9.76
2	झाँसी	05	4.71
3	मुरैना	01	0.65
4	बाँदा	01	0.77
5	खजुराहो	01	0.16
6	ललितपुर	01	0.53
7	उरई	01	0.71
8	मानिकपुर	01	0.08
9	बबीना	01	0.84
10	धौलपुर	01	0.30
11	चित्रकूट	01	0.31
12	टीकमगढ़	01	0.20
13	छतरपुर	01	0.33
14	शिवपुरकला	01	0.08
15	भिण्ड	01	0.26
16	महोबा	01	0.22
17	दतिया	01	0.28
18	राठ	01	0.16

8. ट्रेन पूँछ–ताछ व्यवस्था :– निम्नलिखित स्टेशनों पर पूँछ–ताछ व्यवस्था (गाड़ी की स्थिति की जानकारी) की सुविधा उपलब्ध है :– ललितपुर–मानिकपुर :– आईवीआरएस हन्टिंग लाइन ग्वालियर में 16 से बढ़कर 24 तथा मानिकपुर में 02 से बढ़कर 04 हो गई हैं। आईवीआरएस सिस्टम के अतिरिक्त मैनुअल टेलीफोन की सुविधा निम्नलिखित स्टेशनों पर उपलब्ध है :– झाँसी, ग्वाललियर, मुरैना, बाँदा, ललितपुर, धौलपुर, मानिकपुर तथा उरई स्टेशनों पर इसके साथ–साथ ही गाड़ी की स्थिति की जानकारी प्राप्त करने हेतु मोबाइल फोन (एसटीडी सहित) के माध्यम से झाँसी एवं ग्वालियर स्टेशन पर उपलब्ध है।
9. यात्रियों की बुकिंग संख्या अप्रैल 2005 में 3.08 करोड़ की तुलना में मार्च, 2006 में बढ़कर 3.33 करोड़ हो गई जिससे 8.03 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की गई। इसी प्रकार यात्रियों से हुई आमदनी इस अवधि में 167.4 करोड़ से बढ़कर 184.7 करोड़ हो गई जिससे डिवीज़न को पिछले वर्ष की तुलना में 10.3 प्रतिशत अधिक लाभ हुआ।

10. झाँसी डिवीज़न का योगदान :– उ0म0रे0 की स्थापना के बाद झाँसी डिवीज़न ने अपने कार्यों के सम्पादन में महत्वपूर्ण योगदान दिया है। निम्न सारणी के माध्यम से झाँसी डिवीज़न के योगदान की निरन्तर प्रगति का आकलन किया जा सकता है :–

सूचकांक	वर्ष 2003–04	वर्ष 2004–05	प्रतिशत परिवर्तन (पूर्व वर्ष की तुलना में)	वर्ष 2005–06	प्रतिशत परिवर्तन (पूर्व वर्ष की तुलना में)
यात्रियों की सं0 (लाख में)	289.32	308.31	+6.56	333.10	+8.04
यात्रियों से आमदनी (करोड़ में)	156.60	167.40	+6.90	184.70	+10.33
क्रय विक्रय की वस्तुओं की आमदनी (करोड़ में)	54.03	71.28	+31.93	77.95	+9.36
टिकिट चैकिंग से आमदनी (करोड़ रू0 में) पैनाल्टी + यूबीएल	18.79	18.10	–3.67	18.41	+1.71
अन्य कोचिंग आमदनी (करोड़ में)	2.61	3.01	+15.33	3.32	+10.30
व्यवसायिक विज्ञापनों से आमदनी (करोड़ में)	18.23	25.25	+38.51	33.67	+33.35

11. लदान से सम्बन्धित झाँसी डिवीज़न के महत्वपूर्ण स्टेशन निम्न प्रकार हैं :–

स्टेशन	मुख्य सामग्री
ललितपुर	अनाज
धौर्रा	पत्थर (बोल्डर)
बीएचईएल साइडिंग खजराहा	मशीनरी पुर्जे
बबीना	मिलेट्री यातायात
झाँसी	उर्वरक, अनाज व दाल
करारी	आरएमसी, (एमबीसी स्लीपर)
दतिया	डीओसी गेहूँ
डबरा	डीओसी गेहूँ एवं धान
ग्वालियर	डीओसी मिलैट्री यातायात, अनाज व दाल
मुरैना	अनाज व खाद्य तेल
धौलपुर	अनाज
डायमण्ड सीमेण्ट साइडिंग पारीछा	सीमेण्ट
बरूआसागर	कॉंक्रीट पत्थर
निवाड़ी	डीओसी
हरपालपुर	अनाज
महोबा	अनाज तथा कॉंक्रीट पत्थर
बाँदा	अनाज
शंकरगढ़	बालू तथा कॉंक्रीट पत्थर
बरगढ़	सूखी घास
खैरार	अनाज
उरई	चावल और उर्वरक

झाँसी डिवीज़न

परिचालन विभाग

क्रय–विक्रय की वस्तुओं की लदान के आधार पर (2005–06)

माह	सीमेंट	राजस्व आमदनी ब्लॉक रेक खाद्य पदार्थ व अनाज			अन्य	कुल राजस्व लदान	गैर राजस्व लदान	कुल उत्पादित लदान (गैर राजस्व को मिलाकर)	कुल लदान गैर राजस्व व कोचिंग को मिलाकर
		SFG	PFG	येग					
अप्रैल	80	27	16	43	90	213	11	224	229
मई	74	16	06	22	91	177	18	195	198
जून	80	03	06	09	88	177	25	202	209
जुलाई	63	03	25	28	69	160	16	176	188
अगस्त	66	...	12	12	86	164	25	189	206
सितंबर	52	...	20	20	82	154	19	173	196
अक्टूबर	81	...	19	19	123	223	04	227	241
नवम्बर	63	...	15	15	76	154	05	159	176
दिसम्बर	81	...	29	29	94	204	11	215	235
जनवरी	84	...	18	18	101	203	21	224	227
फरवरी	93	11	06	17	100	210	23	233	241
मार्च	97	16	05	21	120	238	22	260	264
औसत	76	06	15	21	93	109	17	206	127

लक्ष्य के अनुसार उत्पादित लदान मिलियन टन में एवं (OLD)

झाँसी डिवीज़न की क्रय–विक्रय की वस्तुओं की आमदनी

(सन् 2005–06)

माह	लक्ष्य (बैगन/प्रतिदिन)	वास्तिविक राजस्व लदान	लक्ष्य (मिलियन टन में)	वास्तिविक उत्पादित लदान (मिलियन टन में)	क्रय विक्रय की वस्तओं की आमदनी का लक्ष्य (करोड़ में)	क्रय विक्रय की वस्तओं की आमदनी का लक्ष्य (करोड़ में)
अप्रैल	250	213	...	0.13	...	7
मई	300	177	...	0.12	...	6
जून	300	177	...	0.12	...	5.1
जुलाई	300	160	...	0.12	...	5.8
अगस्त	300	164	...	0.12	...	5.2
सितंबर	300	154	...	0.11	...	5.4
अक्टूबर	300	223	...	0.16	...	6.6
नवम्बर	300	162	...	0.04	...	5.2
दिसम्बर	300	204	..	0.15	...	7.4
जनवरी	300	203	...	0.15	...	6.9
फरवरी	300	210	...	0.14	...	5.6
मार्च	300	238	...	0.18	...	7.2
कुल/ औसत	300	190	...	1.61	...	74.4

क्रय–विक्रय की वस्तुओं के अनुसार ब्लॉक रेक लदान

(सन् 2005–06)

माह	आमदनी वाले बैगनों की संख्या					कुल	आमदनी रहित		सम्पूर्ण योग
	सीमेण्ट	खाद्य पदार्थ एवं अनाज	खाद्य तेल	डीओसी	अन्य		एमबीसी स्लीपर	आरएमसी स्लीपर	
अप्रैल	24	11	03	09	14	61	05	...	66
मई	23	07	01	07	14	58	06	...	64
जून	24	03	01	06	15	49	06	01	56
जुलाई	20	09	01	04	11	45	06	...	51
अगस्त	18(F)+18(H)	04	03	04	13	43.5	10	...	53.5
सितंबर	06(F)+19(H)	07	01	02	13	38.5	04	01	43.5
अक्टूबर	11(F)+28(H)	05	04	04	21	59	02	...	61.0
नवम्बर	19	05	...	04	12	40	01	...	41.0
दिसम्बर	16(F)+18(H)	09	03	07	14	58	01	...	59.0
जनवरी	16(F)+18(H)	06	03	08	13	56	10	...	66.0
फरवरी	17(F)+18(H)	05	02	06	13	52	08	...	66.0
मार्च	24(F)+12(H)	07	04	11	14	67	08	...	75.0
औसत	23	06	02	06	14	53	06	01	59.0

अनेक विशेषताओं के साथ झाँसी मण्डल में निरन्तर कुछ ऐसे कीर्तिमान स्थापित किए हैं जिसके कारण इसकी विशेषताएँ और बढ़ जाती हैं। जैसे सफाई एवं स्वच्छता में मण्डल निरन्तर तीन वर्षों से प्रथम स्थान प्राप्त कर रहा है। रेलवे वर्कशॉप झाँसी में फोटोयुक्त पहचान पत्र के कारण अनुपस्थित रहने वाले कर्मचारियों की संख्या में काफी कमी आई है। इस प्रकार झाँसी मण्डल अनेक विशेषताओं एवं महत्वों को समेटे हुए भारतीय रेल में आकर्षण का केन्द्र बना हुआ है।

झाँसी डिवीज़न उत्तर मध्य रेलवे के महत्वपूर्ण डिवीज़नों में से एक है अतः यहाँ से उत्तर और दक्षिण की ओर जाने वाली समस्त रेलगाड़ियाँ निकलती हैं एवं रूकती हैं जिसके कारण यहाँ रेलगाड़ियों में खाद्य पदार्थों की आपूर्ति एवं स्टाफ परिवर्तन किया जाता है जिसके कारण यहाँ रोज़गार के अवसर तो बढ़ते ही हैं साथ ही आर्थिक दृष्टि से कार्यशील व्यक्तियों के लिए आगे बढ़ने का मार्ग प्रशस्त होता है। इसी कारण झाँसी मण्डल अपनी सीमाओं के संकुचित हो जाने के बावजूद भी विशेषताओं से परिपूर्ण है।

अध्याय – 8

1. निष्कर्ष

2. उपलब्धियाँ

1. निष्कर्ष

भारतीय रेलवे में झाँसी मण्डल एक महत्वपूर्ण मण्डल है जिसने अपनी स्थापना से लेकर आज तक अपनी उपलब्धियों के कारण इसका गौरव बढ़ाया है तो दूसरी ओर आर्थिक विकास के लिए भी सतत् प्रयत्नशील रहा है। विश्लेषण के अन्तर्गत हमने ऐसा पाया है कि रोज़गार के सृजन में इस क्षेत्र का विशेष योगदान है। अपने विभागीय कर्मचारियों को अतिरिक्त निजी क्षेत्र में निचले स्तर पर रोज़गार को प्रोत्साहित किया गया है जैसे ट्रेबल एजेण्ट, होटल, लाजिंगबोर्डिंग, ढ़ाबा व्यवसाय, परिवहन व्यवसाय, पुस्तक वस्तु विक्रेता इसी प्रकार प्रत्यक्ष रूप से रेल विभाग से जुड़े माल ढ़ोने वाले कुली, खाद्य पदार्थों की आपूर्ति करने वाले ठेकेदार, रेलगाड़ियों में भोजन व्यवस्था करने वाले ठेकेदार इत्यादि विविध क्षेत्रों में रोज़गार का सृजन हुआ है। जिसके कारण रेल विभाग का राजस्व तो बढ़ा ही है साथ ही इस मण्डल के आर्थिक विकास को भी प्रोत्साहन मिला है जिसके कारण यात्रियों की सुविधाओं में निरन्तर वृद्धि करने का प्रयास विभाग ने तो किया ही है साथ ही निजी क्षेत्रों को भी इसमें आगे बढ़ाया है। इसी कारण झाँसी रेलवे स्टेशन में एसटीडी, पीसीओ निजी एवं विभागीय दोनों दिखाई देते हैं तो इसके साथ ही साइबर कैफे भी निजी व्यवसायियों ने स्थापित किए हैं। इसके कारण एक ओर तो रोज़गार में वृद्धि हुई है दूसरी ओर यात्रियों को संचार सुविधाओं का लाभ प्राप्त हुआ। इसी प्रकार पर्यटन विभाग के पर्यटन सूचना केन्द्र भी स्थापित किए गए हैं जिन्होंने इस मण्डल में आने वाले पर्यटकों को सुविधा कराई है।

विकास के इन आयामों को देखकर मण्डल की आर्थिक समृद्धि का दर्शन तो होता ही है साथ ही इन विवेचनाओं से एक दूसरा पक्ष भी सामने आता है जिसमें और अधिक विकास एवं सुधार करने की आवश्यकता है जिससे यात्रियों को कठिनाईयों से मुक्त किया जा सके। जैसे आरक्षण खिड़की में लगने वाली लम्बी लाइन के कारण समय का अपव्यय होता है और ऐसा भी देखा गया है कि कुछ प्रभावशाली लोग ऑफिस के अन्दर जाकर आरक्षण करा लेते है। अतः इसमें आरक्षण की खिड़कियाँ बढ़ाकर सुधार की पर्याप्त गुन्जाइश है । इसी प्रकार चालू टिकिट की बिक्री में भी लम्बी लाइन लगती है इसके कारण कुछ यात्रियों की गाड़ी छूट जाती है तो कुछ यात्री बिना टिकिट चलने को मजबूर होते हैं। इससे विभाग को राजस्व की हानि होती है तो दूसरी ओर यात्रियों को भी अनावश्यक जुर्माना भुगतना पड़ता है। इसमें भी खिड़कियों की संख्या बढ़ाकर पर्याप्त सुधार किया जा सकता है। चालू टिकिट बिक्री के लिए सी0एन0डब्ल्यू0 कार्यालय के पीछे जो नया बिक्री केन्द्र बना है उसकों उद्घाटन के बाद भी अभी तक चालू नहीं किया गया है। यदि वह सुचारू रूप से कार्य करने लगे तो यात्रियों को सुविधा होगी अतः इसे शीघ्र चालू करना चाहिए।

वर्तमान समय में भी गाड़ियाँ अत्यन्त विलम्ब से चलती हैं जिसके कारण यात्री समय से गन्तव्य पर नहीं पहुँच पाते हैं जिसके कारण वह अन्य यातायात के साधनों को चुनने के लिए बाध्य होते हैं। यह भी संज्ञान में आया है कि व्यवसायी वर्ग रेल विभाग से अपना माल बुक करना उचित नहीं समझते क्योंकि यहाँ लोडिंग, अनलोडिंग में लापरवाही बरती जाती है जिसके कारण माल का नुकसान होता है

और विभाग से मुआवजा वसूली की लम्बी प्रक्रिया है और वह भी मुश्किल से मिलता है इसलिए व्यवसायियों ने ट्रांसपोर्ट से माल भेजना शुरू कर दिया है इसमें सुधार की पर्याप्त सम्भावना है। इससे रेलवे के राजस्व में भी वृद्धि होगी । इसी प्रकार रेल कर्मचारियों का व्यवहार भी मृदुभाषी नहीं है इसपर भी व्यावहारिक प्रशिक्षण के द्वारा सुधार लाया जा सकता है जिससे यात्रियों को मानसिक त्रास से बचाया जा सकता है।

रेल विभाग देश की औद्योगिक एवं कृषि के उत्पादन में बहुत बड़ा योगदान दे रहा है साथ ही व्यापारिक गतिविधियों को भी संचालित करने में महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वहन कर रहा है जिसके कारण विभिन्न क्षेत्रों के उत्पादन की उपलब्धता सम्पूर्ण देश में सरलता से एवं समयानुसार होने लगी है। इसी प्रकार आर्थिक विकास एवं सामाजिक परिवर्तन के लिए भी रेल विभाग को श्रेय दिया जा सकता है। प्रत्यक्ष व अप्रत्यक्ष रोज़गार की वृद्धि तो रेल विभाग कर ही रहा है साथ ही अपने विभागीय खान–पान व उपभोक्ताओं की सेवा करके यात्रियों का विश्वास जीता है। झाँसी मण्डल प्राचीन मण्डल होने के कारण अपने आप में विशेष महत्वपूर्ण है। यह उत्तर–दक्षिण एवं पूर्व–पश्चिम के रेल मार्गों का संगम केन्द्र है अतः यहाँ से देश के किसी भी क्षेत्र में पहुँचा जा सकता है। अपने विभिन्न प्रकार के उत्कृष्ट कार्यों के लिए झाँसी मण्डल को कई बार सम्मान भी मिला है। अपनी स्तरीय सेवाओं को बनाये रखने के लिए मण्डल को विषम परिस्थितियों का भी सामना करना पड़ता है।

अनेक समस्याओं एवं कठिनाईयों के बाद भी झाँसी मण्डल नित्य नये आयामों को छू रहा है। अभी रेलवे कारखाना झाँसी ने भी नये कीर्तिमान स्थापित किये हैं। यदि कुछ और सुधार किए जाएं तो झाँसी मण्डल भारतीय रेल में ही नहीं विश्व रेल में गौरवपूर्ण स्थान प्राप्त कर सकता है।

मण्डल की आर्थिक स्थिति में समृद्धि के लिए कुछ सुझाव दिए जा सकते हैं जिससे इसकी आर्थिक स्थिति को और सुदृढ़ बनाया जा सकता है।

::: सुझाव :::

1. रेल कर्मचारियों का जनता के प्रति व्यवहार सौहार्दपूर्ण हो एवं मृदुभाषा का प्रयोग किया जाए।
2. रिजर्वेशन खिड़कियों में वृद्धि की जाए जिससे यात्रियों को कठिनाईयों का सामना न करना पड़े।
3. चालू टिकिट खिड़कियों में भी वृद्धि की जाए साथ ही नये बने चालू टिकिट वितरण केन्द्र को प्रारम्भ किया जाए।
4. यात्रियों एवं पर्यटकों को आकर्षित करने के लिए सुविधाओं में वृद्धि की जाए जैसे रिटायरिंग रूम एवं डोमेट्री की शययाओं में वृद्धि की जाए। पर्यटन से सम्बन्धित सूचनाएँ स्टेशन पर विभाग द्वारा विस्तृत रूप से उपलब्ध कराई जाएं और यदि सम्भव हो तो पर्यटक स्थलों के भ्रमण के लिए विभागीय स्तर पर परिवहन एवं गाइडों की व्यवस्था की जाए।

5. सवारी गाड़ियों में यात्रियों की बढ़ती हुई संख्या को देखकर गाड़ियों की संख्या एवं गाड़ियों में बोगियों की संख्या बढ़ाई जाए।

6. झाँसी–कानपुर, झाँसी–इलाहाबाद मार्ग को डबल (दोहरी) लाइन किया जाए जिससे गाड़ियों का विलम्बन कम होगा।

7. सवारी गाड़ी में लादे जाने वाले माल को ठीक ढ़ँग से लोड व अनलोड किया जाए जिससे व्यापारी अधिक से अधिक माल बुक करायें।

8. गाड़ियों में बिना टिकिट यात्रियों की सघन चैकिंग निरन्तर की जाए जिससे राजस्व हानि से बचा जा सके।

9. खाली पड़ी भूमि का व्यवसायिक प्रयोग किया जाए।

10. खान पान विभाग को और व्यवस्थित और आकर्षक बनाया जाए तथा खाद्य आपूर्ति के स्तर में और सुधार लाकर उच्चस्तरीय बनाया जाए। साथ ही भोजन के व्यंजनों की विविधता में वृद्धि की जाए।

11. स्टेशन एवं रेलगाड़ी में सुरक्षा को और मजबूत बनाया जाए। इसके साथ ही स्टेशन एवं रेलगाड़ियों में चिकित्सा सुविधा उपलब्ध कराई जाए।

(2) उपलब्धियाँ

अपनी विशेषताओं तथा कर्मचारियों की कर्मठता के कारण झाँसी मण्डल ने अनेक ऐसी उपलब्धियों को प्राप्त किया है जिसके कारण वह निरन्तर आगे की ओर बढ़ रहा है। रेल पटरियों की व्यवस्था का कार्य हो अथवा बिल्डिंग निर्माण का, रनिंग स्टाफ का योगदान हो चाहे ऑपरेटिंग का, पर्सनल हो अथवा प्रशासनिक झाँसी मण्डल ने सभी जगह उपलब्धियाँ हासिल की हैं। यदि उन्हें हम विस्तृत रूप से देखते हैं तो हम पाते हैं कि यह मण्डल उपलब्धियों से भरा हुआ है। विभिन्न क्षेत्रों ने अपनी कुशलता एवं कर्मचारियों की कर्मठता का परिचय देते हुए उपलब्धियाँ हासिल की । चाहे वह निर्माण का क्षेत्र हो, नयी रेल लाइनों को बिछाने, रेलवे वर्कशॉप के कायाकल्प से सम्बन्धित हो अथवा राजस्व वसूली का विषय हो सभी में इसकी उपलब्धता सराहनीय रही है। इन उपलब्धियों का यदि विस्तृत रूप से देखा जाए तो स्पष्ट दिखाई देता है कि झाँसी मण्डल प्रगति के पथ पर निरन्तर आगे बढ़ रहा है।

लोकल पासिंग : जून, 2000 में लोकल पासिंग का प्रतिशत लगभग 40 से 45 प्रतिशत के बीच था। सामग्री की आपूर्ति की सघन मानटरिंग और कारीगरी की गुणवत्ता में सुधार से जून, 2001 में लोकल पासिंग का प्रतिशत शून्य किया गया जो अभी भी जारी है।

माल डिब्बों की 90 दिन सिक मार्किंग :– माल डिब्बों की 90 दिन सिक मार्किंग वर्ष 2001–2002 में 17.8 प्रतिशत थी। कर्मचारियों तथा पर्यवेक्षकों के कठोर परिश्रम द्वारा तथा गुणवत्ता में सुधार लाकर इसे वर्ष 2002–03 में 12.6 प्रतिशत करते हुए 34.8 प्रतिशत का सुधार लाया गया।

मरम्मत चक्र दिवस :– चक्र दिवस पहले छः दिन रहा करते थे । सभी के सामूहिक प्रयासों, सामग्री की आपूर्ति की मानीटरिंग और बुद्धिसंगत मरम्मत के कारण सभी प्रकार के बैगनों के लिए वास्तिविक मरम्मत दिनों में वर्ष 2001–02 में 4.93, वर्ष 2002–03 में 5 एवं 2003–04 में 5.05 तक की कमी लाई गई।

बैगनों का कण्डमनेशन :– वर्ष 2002–03 के लिए रेलवे बोर्ड ने 3650 चौपहिया बैगन यूनिट कण्डम करने का लक्ष्य निर्धारित किया था जबकि झाँसी कारखाने में निर्धारित समय में 4393 चौपहिया बैगन यूनिट को कण्डम करके एक रिकार्ड स्थापित किया ।

उत्पादन में बढ़ोत्तरी :– झाँसी कारखाना निरन्तर 0.23 मानव शक्ति अनुपात के कीर्तिमान को प्राप्त करने में सफल रहा है जबकि रेल मंत्रालय ने इसका लक्ष्य 0.25 रखा है। यह एक बड़ी उपलब्धि है।

पी0ओ0एच0 का कार्य करने के साथ–साथ झाँसी कारखाने में उपलब्ध संसाधनों के सहयोग से निम्नलिखित विशेष उल्लेखनीय कार्यों का निष्पादन किया गया :–

- सी0आर0डब्ल्यू0एस0 भोपाल के तीन दरवाजे प्रतिदिन की दर से मरम्मत किए।
- झाँसी मण्डल की चार व्हील पावर बैगनों की मरम्मत।
- 24 व्हील वाली विशेष बैगनों जैसे बी0एच0ई0एल0 / पी0डी0आई0एल0 / एन0टी0पी0सी0 एवं क्रॉप्टन ग्रीब्स का पी0ओ0एच0 किया गया।
- अभी हाल में बी0सी0सी0आई0एल0 की पावडर सीमेण्ट लोडिंग की बैगनों के एक रैक का बी0ओ0एच0 किया गया। माह दिसम्बर, 2003

में ऐसे ही दो रैकों और पी0एच0 किया गया था। रेलवे कारखाना में फोटो युक्त पंचमशीन लगाई जिसके कारण उपस्थिति को प्रतिशत बढ़ा एवं कर्मचारियों को रोका जा सका।

झाँसी मण्डल में वर्तमान समय मे पर्याप्त सम्भावनाएँ विद्यमान हैं जो भविष्य में आर्थिक विकास की दृष्टि से पर्याप्त अवसर उपलब्ध करा सकती हैं। जिससे आर्थिक विकास के साथ साथ रोज़गार व विकास के पर्याप्त अवसर होंगे। जिसका परिणाम होगा इस सम्पूर्ण क्षेत्र में विकास की धारा बह निकलेगी। अन्ततः जिसका प्रभाव देश के आर्थिक विकास और प्रतिव्यक्ति आय में भी पड़ेगा। इस ओर ईमानदारी से गम्भीर प्रयास करने की आवश्यकता है। इस उपयुक्त वातावरण का पर्याप्त लाभ लिया जा सकता है।

अध्याय – 9

1. पुस्तक विवरणिका

2. सारणी समंक व मानचित्र

(अ)– निर्देशांक

(ब)– सारणी समंक

(स)– मानचित्र

1. पुस्तक विवरणिका

सहायक सन्दर्भों की सूची

1. भारतीय अर्थशास्त्र–	डॉ0 अनुपम अग्रवाल (सन् 2002)
2. भारतीय उद्योग एवं वाणिज्य–	प्रो0 एम0सी0 गुप्ता (सन् 1999)
3. भारतीय रेलवे भर्ती बोर्ड–	रेलवे द्वारा प्रकाशित (सन् 2002)
4. रेलवे लेखा एवं प्रशासन	श्री आर0आर0 नन्दा (सन् 1995)
5. रेलवे सेवा नियम एवं श्रम कानून संहिता	श्री महेन्द्रनाथ चतुर्वेदी एवं संजीव मल्होत्रा (सन् 1994)
6. भारतीय रेलवे का विकास एक आर्थिक विश्लेषण विशेषतः झाँसी डिवीज़न के संदर्भ में।	लघु शोध प्रबन्ध (सन् 2003)
7. सांख्यिकीय के सिद्धान्त	डॉ0 शुक्ल एवं सहायक (सन् 2003)
8. भारतीय रेल पत्रिका–	रेलमंत्रालय द्वारा प्रकाशित (मार्च, 2006)
9. भारतीय रेल विशेषांक	रेलमंत्रालय द्वारा प्रकाशित (अप्रैल 2005)
10. भारतीय रेल विशेषांक–	रेलमंत्रालय द्वारा प्रकाशित (अप्रैल 2006)

11. रेलवे भण्डार विभाग की भूमिका एवं कार्यप्रणाली का सरल समीक्षात्मक अध्ययन–	श्री अशोक सक्सैना, (सन् 2000)
12. स्टेशन लेखा–	बाहरी ब्रदर्स
13. भारत में रेल यातायात का अर्थशास्त्र–	श्री मोहन भंटाली (सन् 1982–83)
14. बुन्देलखण्ड क्षेत्र के सर्वांगीण विकास में, परिवहन की विधा के रूप में, रेलवे के सामाजिक, आर्थिक प्रभाव का अध्ययन–	शोध प्रबन्ध (सन् 2005)
15. रेल स्थापना नियम–	श्री सोहनलाल शर्मा
16. थोक वस्तुयें एवं भारत में उनका रेल परिवहन–	श्री मोहन भंटाली
17. समाचार पत्र –	दैनिक जागरण (27, फरवरी, 2007)
18. समाचार पत्र–	दैनिक जागरण (26, फरवरी, 2006)
19. इन्टरनेट–	रेलवे बेवसाइट नं0 10–156–19
20. संरक्षित रेल परिचालन–	श्री गोविंद वल्लभ

21. मण्डल रेल कार्यालय झाँसी से उपलब्ध सूचनाएँ एवं आँकड़े।

2. सारणी समंक व मानचित्र

(अ)– निर्देशांक

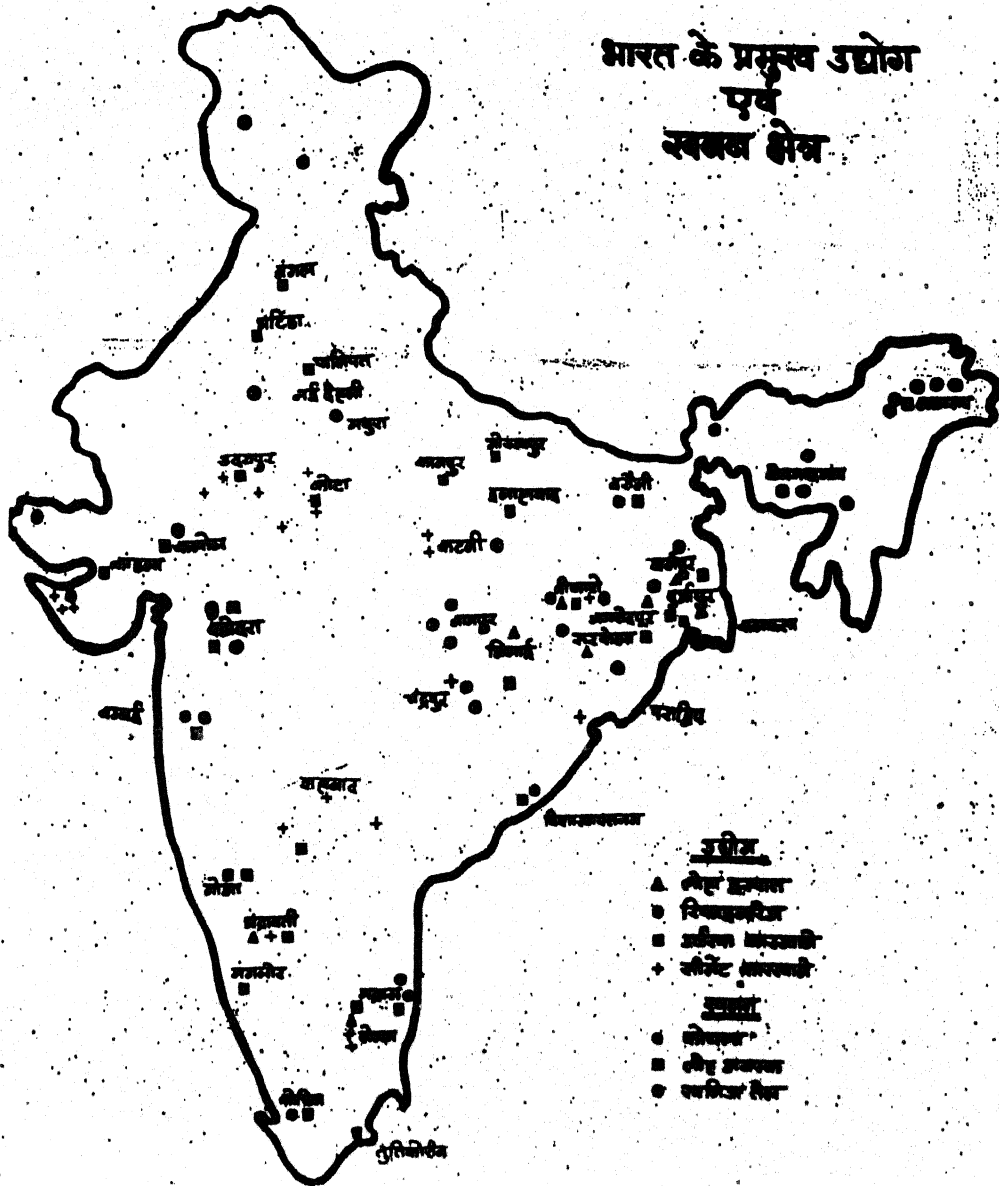
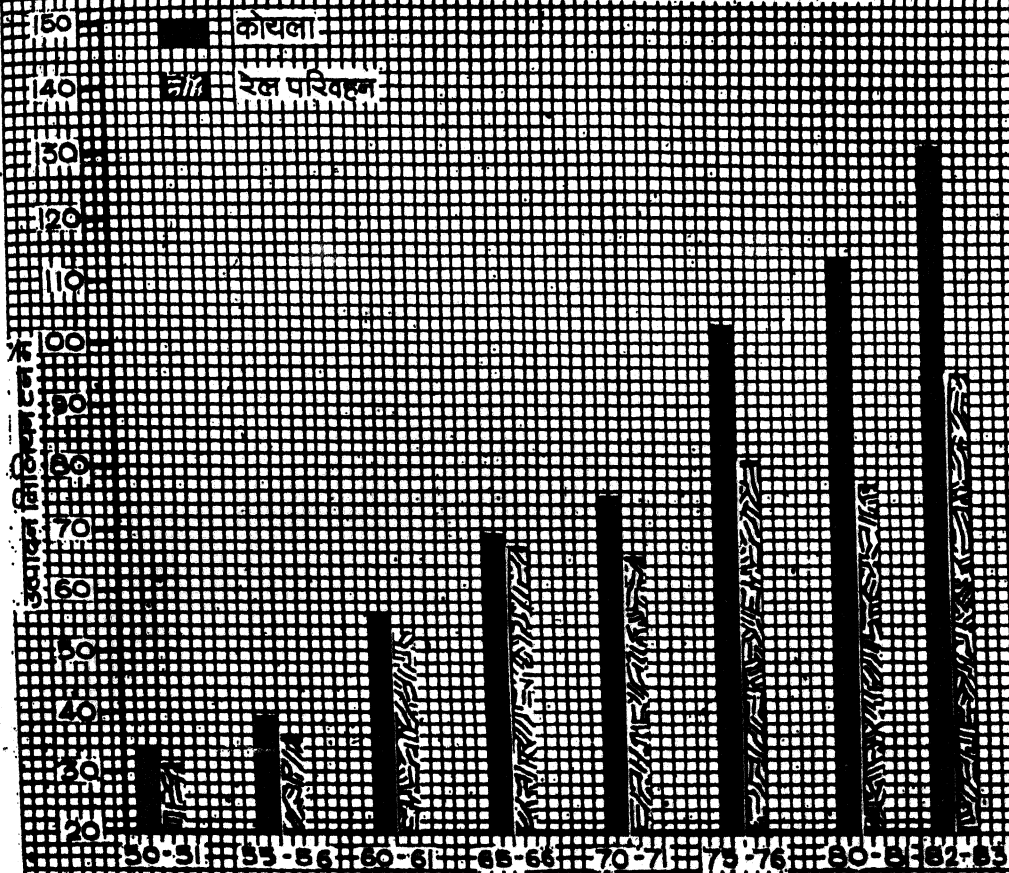
(ब)– सारणी समंक

(स)– मानचित्र

(अ)– निर्देशांक

भारत के उत्पादन उदाहरणार्थ जैसे खनिज तेल, कोयला, उर्वरक, खाद्यान्न एवं अन्य पदार्थ न केवल उत्पादन की मात्रा को दर्शाते हैं, वरन् उनका महत्व इस कारण अधिक है क्योंकि यह सभी वस्तुयें रेल–परिवहन के माध्यम से पूरे देश भर में उपयोग हेतु भेजी जाती हैं। इसी के समंक व निर्देशांक निम्न चित्रों द्वारा प्रदर्शित हैं –

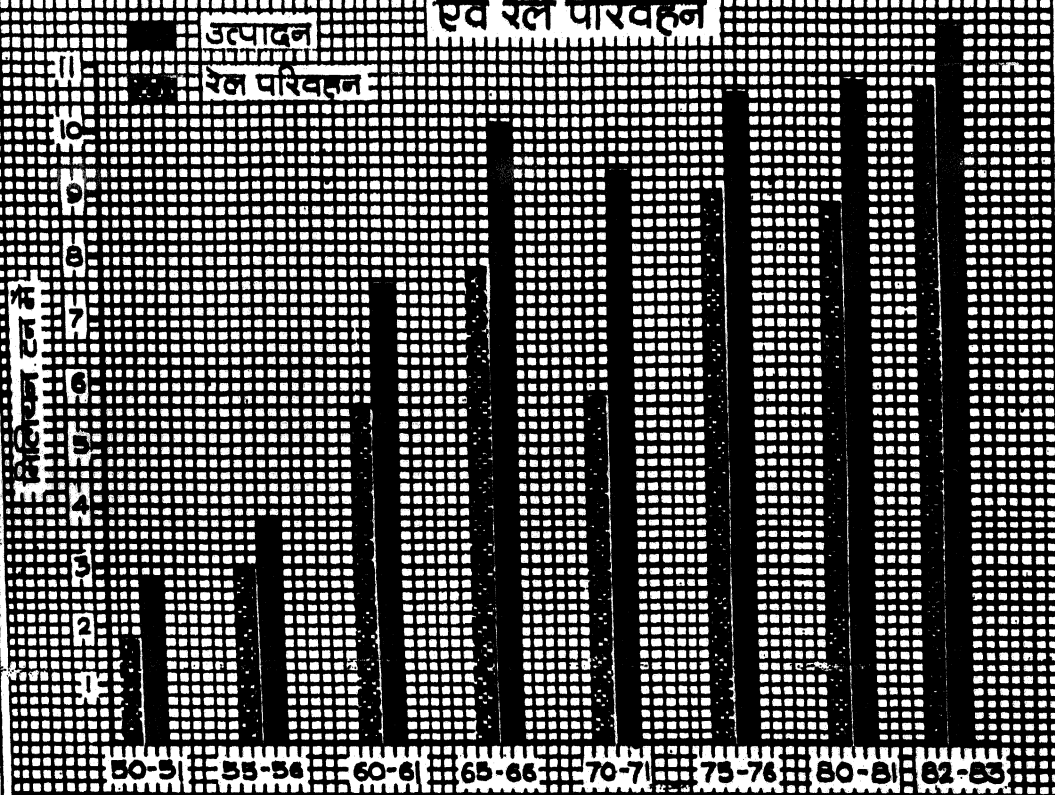
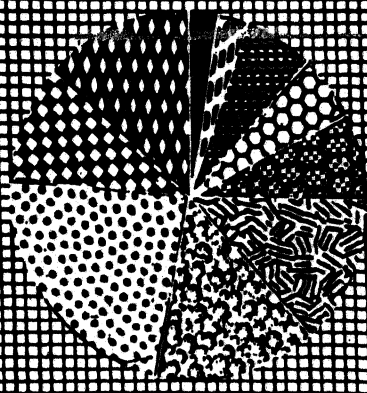
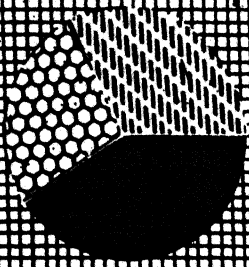
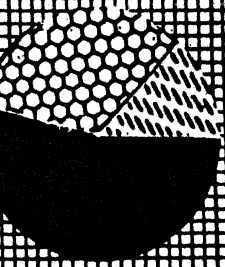
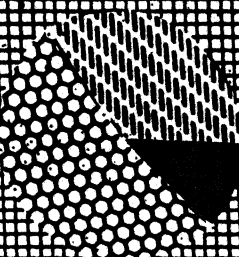
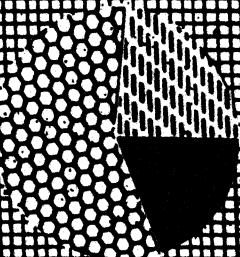
1. भारत के प्रमुख उद्योग एवं खनन क्षेत्र।
2. भारत में कोयल उत्पादन एवं रेल परिवहन।
3. भारत में खनिज तेल का उत्पादन एवं परिवहन।
4. भारत में खाद्यान्नों का उत्पादन एवं उनका रेल परिवहन।
5. भारत में उर्वरकों का उत्पादन एवं रेल परिवहन।
6. भारत में सीमेण्ट का उत्पादन एवं रेल परिवहन।
7. भारत में लौह इस्पात का उत्पादन एवं (आयात सहित) रेल परिवहन
8. भारत में माल यातायात का रेलों एवं सड़कों के बीच विभाजन।
9. योजनावार सकल खर्च में रेलों एवं यातायात के अन्य साधनों का भाग।
10. रेलों पर आरम्भिक लगान टनों में, के सूचकांक की औद्योगिक उत्पादन के सूचकांक के साथ गति।
11. भारत में लौह अयस्क का उत्पादन, निर्यात एवं रेल परिवहन।
12. भारतीय रेलों पर कोयला एवं अन्य थोक माल का परिवहन तथा उपार्जित राजस्व।

भारत के प्रमुख उद्योग
एवं
खनिज क्षेत्र
नई दिल्ली
मथुरा
कटनी
बम्बई
पारादीप
विशाखापत्तनम
तूतीकोरिन
उद्योग
खनिज
कोयला
लौह अयस्क
खनिज तेल

भारत में कोयला उत्पादन एवं रेल परिवहन
कोयला
रेल परिवहन
150
140
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
50-51
55-56
60-61
65-66
70-71
75-76
80-81
82-83
कोयला कंपनियों के अनुसार कोयला उत्पादन 1983-84
ईस्टर्न कोल फिल्ड 16·56
भारत कोकिंग 15·63
सेन्ट्रल कोल फिल्ड
वेस्टर्न कोल फिल्ड 28·43
सिंगरेनी
अन्य

भारत में खाद्यान्नों का उत्पादन एवं उनका रेल परिवहन
खाद्यान्न
रेल परिवहन
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
50-51
55-56
60-61
65-66
70-71
75-76
80-81
81-82
82-83
कृषि संबंधी आदान
सकल कृषित भूमि
सकल सिंचित भूमि
उच्च क्षमता वाले बीज
200
150
100
50
50-51
55-56
60-61
65-66
73-74
78-79
80-81
84-85
(लक्ष्य)

भारत में लोह अयस्क का उत्पादन, निर्यात एवं रेल परिवहन
उत्पादन
रेल परिवहन
निर्यात
45
40
35
30
25
20
15
10
5
मिलियन टन में
50-51
55-56
60-61
65-66
70-71
75-76
80-81
विश्व में लोह अयस्क उत्पादन में प्रमुख देशों का भाग - 1980
सोवियत रूस 29%
संयुक्त राज्य अमेरिका 10%
आस्ट्रेलिया 10%
ब्रेजील 10%
कनाडा 6%
भारत 5%
अन्य देश 30%
1980-841 मिलियन टन

योजनावार सकल खर्च में रेलों एवं यातायात के अन्य साधनों का भाग
भारतीय रेलों पर योजनावधि में लक्ष्य की तुलना में वास्तविक लदान
योजनावधि

भारत में लोह-इस्पात का उत्पादन (आयात सहित)
एवं रेल परिवहन
उत्पादन
रेल परिवहन
मिलियन टन में
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
50-51
55-56
60-61
65-66
70-71
75-76
80-81
82-83
माइल्ड स्टील के सेल का पैटर्न-प्रमुख उपभोक्ता-1982-83
कुल सेल 7646·3 हजार टन = 100
%
केंद्रिय विद्युत
5·4
स्टील संयंत्र
5·0
खनिज तेल
3·0
सुरक्षा
2·2
अन्य सरकारी विभाग एवं
सार्वजनिक उपक्रम
14·7
10·0
24·7
लघु उद्योग
14·7
अन्य उपभोक्ता
12·5

भारतीय रेलों पर कोयला एवं अन्य थोक माल का परिवहन
तथा उपार्जित राजस्व
वर्ष - 1950-51 एवं 1981-82
परिवहन
1950-51
उपार्जित राजस्व
कोयला
अन्य थोक माल
शेष
परिवहन
1981-82
उपार्जित राजस्व

(ब)– सारणी समंक

भारतीय रेलवे द्वारा विभिन्न पदार्थों के परिवहन का विवरण तालिकाओं एवं सारणियों के माध्यम से वर्णित किया गया है जो प्रमुख रूप से निम्नलिखित प्रकार है :–

1. भारत में सात प्रमुख वस्तुओं का रेल परिवहन सन् 1965–66 से 1982–83 तक।
2. भारतीय रेलों पर माल यातायात का विकास एवं अन्य सूचकांक।
3. भारतीय रेलों पर थोक वस्तुओं का परिवहन : थोक वस्तुओं का सकल माल यातायात में भाग प्रतिशत में।
4. भारतीय रेलों पर ब्लॉक रेक परिवहन सन् 1982–83 सकल यातायात के प्रतिशत में।
5. भारतीय रेलों पर निवेश एवं उत्पादकता के सूचकांक।
6. उर्वरकों का रेलों पर आमानानुसार परिवहन।
7. भारतीय रेलों पर उर्वरकों का परिवहन।
8. सीमेण्ट यातायात के प्रमुख मार्गों पर लाइन क्षमता।
9. भारत में आमानानुसार पैट्रोलियम पदार्थों का परिवहन।
10. भारतीय रेलों पर खाद्यान्नों का परिवहन सन् 1982–83 में ।

सारणी – 1

भारत में सात थोक वस्तुओं का रेल परिवहन

सन् 1965–66 से 1982–83 तक

वर्ष	कोयला	लोह अयस्क	खाद्यान्न	सीमेंट	खनिज तेल	उर्वरक	लोह इस्पात	कुल सात थोक वस्तुएं	कुल राजस्व याता–यात	मद 9 मद 10 के % के रूप में	थोक वस्तुओं का सूच–कॉंक	राजस्व याता–यात का सूच–कांक
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1965-66	46.4	17.7	14.5	8.6	7.5	2.5	10.08	107.28	162.0	66.22	100	100
1966-67	47.5	18.1	16.4	8.9	7.8	3.5	9.78	111.98	164.0	68.28	104.38	101.23
1967-68	48.6	18.7	14.7	9.4	8.3	4.4	9.08	113.18	162.4	69.69	105.50	100.24
1968-69	50.85	20.7	15.8	9.4	7.9	5.0	9.65	119.3	170.8	69.84	111.20	105.43
1969-70	53.00	20.6	15.1	10.9	8.8	4.7	9.98	123.08	173.8	70.81	114.72	107.28
1970-71	47.9	21.3	15.1	11.0	8.9	4.7	9.27	118.7	167.9	70.69	110.64	103.64
1971-72	48.7	21.2	15.5	11.2	10.1	5.2	9.24	121.1	170.1	71.11	112.88	165.00
1972-73	51.11	21.4	15.8	10.5	10.2	5.4	10.20	124.6	175.3	71.07	116.14	108.20
1973-74	47.28	20.1	14.6	10.0	10.0	5.3	9.28	116.6	162.1	71.93	108.68	100.06
1974-75	55.33	21.5	13.7	9.2	10.8	6.0	9.82	126.4	173.6	72.81	117.82	107.16
1975-76	64.31	25.6	16.2	11.6	11.7	7.2	10.76	147.37	196.82	74.87	137.37	121.49
1976-77	67.43	26.7	20.0	13.7	12.4	7.8	12.69	160.62	21252	75.60	149.81	131.22
1977-78	69.16	26.3	19.4	13.6	13.1	8.2	11.43	161.19	10.78	76.47	150.25	130.11
1978-79	64.10	25.3	16.70	12.31	14.30	8.57	10.94	152.62	199.56	76.48	142.26	123.18
1979-80	61.96	23.8	18.35	10.04	14.27	8.23	10.47	147.12	193.06	76.20	137.13	119.17
1980-81	64.08	25.3	18.33	9.64	14.95	8.11	10.82	151.23	195.94	77.18	140.96	120.95
1981-82	75.81	28.2	21.51	10.80	16.55	9.57	11.96	174.4	221.20	78.84	162.56	136.54
1982-83	82.35	26.7	24.71	12.75	17.34	8.52	11.54	183.91	228.79	80.38	171.42	141.23

स्त्रोत :– इण्डियन इकॉनोमिक सर्वे : 1982–83

सारणी – 2

भारतीय रेलों पर माल यातायात का विकास एवं अन्य सूचकांक

वर्ष	रेल टन	रेल–शुद्ध टन किमी	औद्योगिक उत्पादन	खनन उत्पादन	कृषि उत्पादन	राष्ट्रीय आय	रेल एवं सड़क परिवहन में रेलों का भाग (प्रतिशत में)
50-51	100	100	100	100	100	100	89
55-56	126.0	134.3	143	113.8	122.5	119.3	
60-61	163.7	192.6	182.5	153.8	149.1	145.5	72
65-66	221.3	263.5	280.7	233.8	139.0	165.8	68
68-69	233.3	287.8	293.8	256.1	160.6	182.4	66
73-74	221.3	291.2	366.4	281.5	192.2	215.0	65
77-78	288.9	400.0	459.7	368.0	226.9	262.5	68
79-80	263.8	384.8	493.0	390.6	200.4	262.0	
80-81	267.6	393.1	496.7	379.4	231.0	282.8	
81-82	302.2	437.2	542.8	448.3	243.7	296.7	
82-83	312.6	446.6	563.9	494.07	234.2	301.2	

स्त्रोत :– इण्डियन रेलवे इयरबुक 1973–74 पृष्ठ 62

सारणी – 3

भारतीय रेलों पर थोक वस्तुओं का परिवहन :

थोक वस्तुओं का सकल माल यातायात में भाग (प्रतिशत में)

वर्ष	टन	टन किमी	राजस्व	2 एवं 4 का अनुपात	3 एवं 4 का अनुपात
1950-51	58.2	-	45	0.77	-
1960-61	72.5	66.07	59.6	0.82	0.90
1965-66	77.0	66.85	64.2	0.83	0.96
1973-74	80.6	72.81	68.2	0.84	0.94
1978-79	84.8	77.90	75.7	0.89	0.94
1980-81	85.6	79.06	76.7	0.89	0.98
1981-82	86.8	80.41	79.7	0.92	0.99
1982-83	87.85	81.29	81.38	0.93	1.00

स्त्रोत :– इण्डियन रेलवे इयरबुक

सारणी – 4

भारतीय रेलों पर ब्लॉक रेक परिवहन (1982–83)

सकल यातायात के प्रतिशत में

वस्तु	बड़ी लाइन	मीटर लाइन
1. कोयला	94.4	74.2
2. निर्यात अयस्क		
(अ) लोह अयस्क	100.0	83.7
(ब) मैगनीज अयस्क	87.9	74.5
3. सीमेण्ट	81.7	53.6
4. खाद्यान्न	74.0	31.8
5. इस्पात संयंत्रों के लिए कच्चा माल	97.8	...
6. इस्पात संयंत्रों से तैयार माल	66.0	...
7. खनिज तेल	89.6	81.7
8. अन्य वस्तुयें (रेलवे माल सहित)	26.7	29.1

स्त्रोत :– इर्णडियन रेलवे इयर बुक पृष्ठ 72

सारणी – 5

भारतीय रेलों पर निवेश एवं उत्पादकता के सूचकांक

वर्ष	माल टन किमी	बैगन क्षमता	पथ किमी	कर्षण शक्ति	बैगन फेरा दिनों में
1950-51	100	100	100	100	--
1950-56	135	118	122	117	--
1960-61	199	152	154	144	7.2
1965-66	265	206	174	175	8.4
1968-69	284	217	194	180	9.7
1976-77	355	256	200	193	11.5
1977-78	369	259	202	195	11.5
1978-79	351	262	205	202	12.8
1979-80	354	266	208	205	14.1
1980-81	359	269	209	205	15.3
1981-82	395	265	208	206	14.2
1982-83	403	264	206	192	13.8

स्त्रोत :– इण्डियन रेलवेज इयरबुक सन् 1982–83

सारणी – 6

उर्वरकों का रेलों पर आमानानुसार परिवहन

भारतीय रेलों पर उर्वरकों का परिवहन 1982–83

आमान	प्रारम्भिक टन (मिलियन टन)	आमान परिवर्तन स्थल पर यानान्तरण (000मिलियन टन)	कुल टन किमी (बिलियन में)	औसत दूरी (किमी)	औसत दर प्रति किमी (पैसे में)
बड़ी लाइन	6.51	0.552	6.63	939	15.8
मीटर लाइन	2.00	0.417	1.62	668	17.1
छोटी लाइन	0.001	0.052	0.0001	45	33.6
कुल	8.51	1.021	8.25	969	16.0
रेलों पर कुल राजस्व अर्जित यातायात	228.76	16.89	167.78	733	17.1

स्त्रोत :– इण्डियन रेलवे एन्युनल स्टैटिस्टिकल स्टेटमेण्ट्स सन् 1982–83 पृष्ठ 82, 85

सारणी – 7

भारतीय रेलों पर उर्वरकों का परिवहन

(मिलियन टनों में)

वर्ष	उत्पादन एवं आयात	रेल परिवहन	औसत दूरी (किलोमीटर में)
1960-61	0.58	1.4	--
1965-66	0.77	2.5	752
1969-70	1.82	4.7	809
1973-74	2.62	5.3	753
1978-79	4.99	8.23	1123
1981-82	6.17	9.57	1013
1982-83	5.58	8.52	969
1983-84	7.10	8.10	1010

स्त्रोत :– रेलवे इण्टरनैशनल टैक्नीकल एण्ड इकॉनोमिक सर्विस–भारत सरकार–
फर्टीलाइजर्स एण्ड रॉ मैटेरियल ट्रांसपोर्टेशन इन इण्डिया 1979 पृष्ठ 82

सारणी – 8 (सीमेण्ट यातायात के प्रमुख मार्गों पर लाइन क्षमता)

गेज एवं खण्ड	वर्तमान में सीमेण्ट की मालगाडियों की संख्या	अतिरिक्त सीमेण्ट गाड़ियाँ	वर्तमान में क्षमता का उपयोग (प्रतिशत)
बड़ी लाइन			
1. सवाई माधोपुर– मथुरा	1.5	5.5	80-90
2. मथुरा–दिल्ली	3.5	7.5	85-103
3. दिल्ली–अम्बाला–अमृतसर या सहारनपुर–अमृतसर या जरबल–लुधियाना–अमृतसर	2.0	4.5	85-104
4. जालन्धर–जम्मू	0.5	0.5	95-99
5. बरधा–नागपुर–इटारसी	1.5	1.5	85-98
6. बरधा–भुसावल	1.0	1.0	77-81
7. कटनी–मानिकपुर–इलाहाबाद 8. कटनी–मानिकपुर–कानपुर	1.0	4.5	74-98
9. रायपुर–कटनी–बीना	1.0	1.0	80-85
10. रायपुर–बिलासपुर	2.0	4.0	87-93
11. बिलासपुर–कोलकाता	2.0	4.0	85-121
12. राघवपुरम्–सिकन्दराबाद	2.0	4.0	72-75
13. सिकन्दराबाद–बाड़ी	1.0	1.0	51-66
14. बाड़ी–दौड़	2.0	5.0	86-87
15. दौड़–पुणे–मुम्बई	2.0	5.0	67-86
16. गुण्टकल–बाड़ी	2.0	2.5	73-74
17. गुण्टकल–मद्रास	-	1.0	80-93
मीटर लाइन1. ब्यावर–रिबाड़ी	1.0	2	60-97
2. रिंग्स–चुरू–हिसार	1.0	2	65-66

स्त्रोत : इण्डियन रेलवेज अक्टूबर–नवम्बर, 1982 पृष्ठ 27

सारणी–9

भारत में आमानानुसार पैट्रोलियम पदार्थों का परिवहन (1982–83)

आमान	प्रारम्भिक टन (मिलियन टन)	यानान्तरण मिलियन टन	नेट टन किलोमीटर (मिलियन टन में)	औसत दूरी (किलोमीटर)
बड़ी लाइन	14.67	0.375	9404	625
मीटर लाइन	26.72	0.417	1805	583
सँकरी लाइन	...	0.111	2	20
कुल	17.34	0.90	11211	647

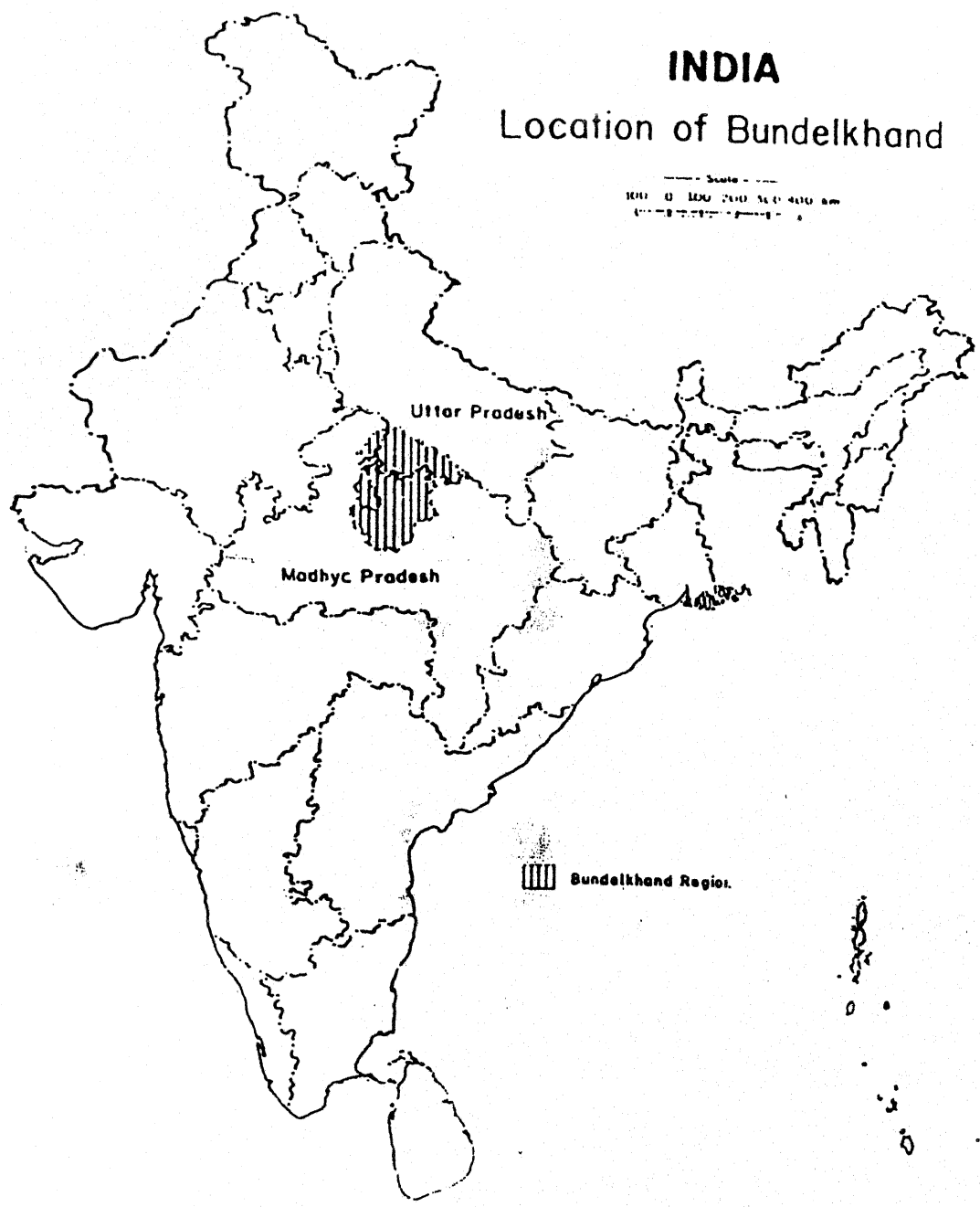
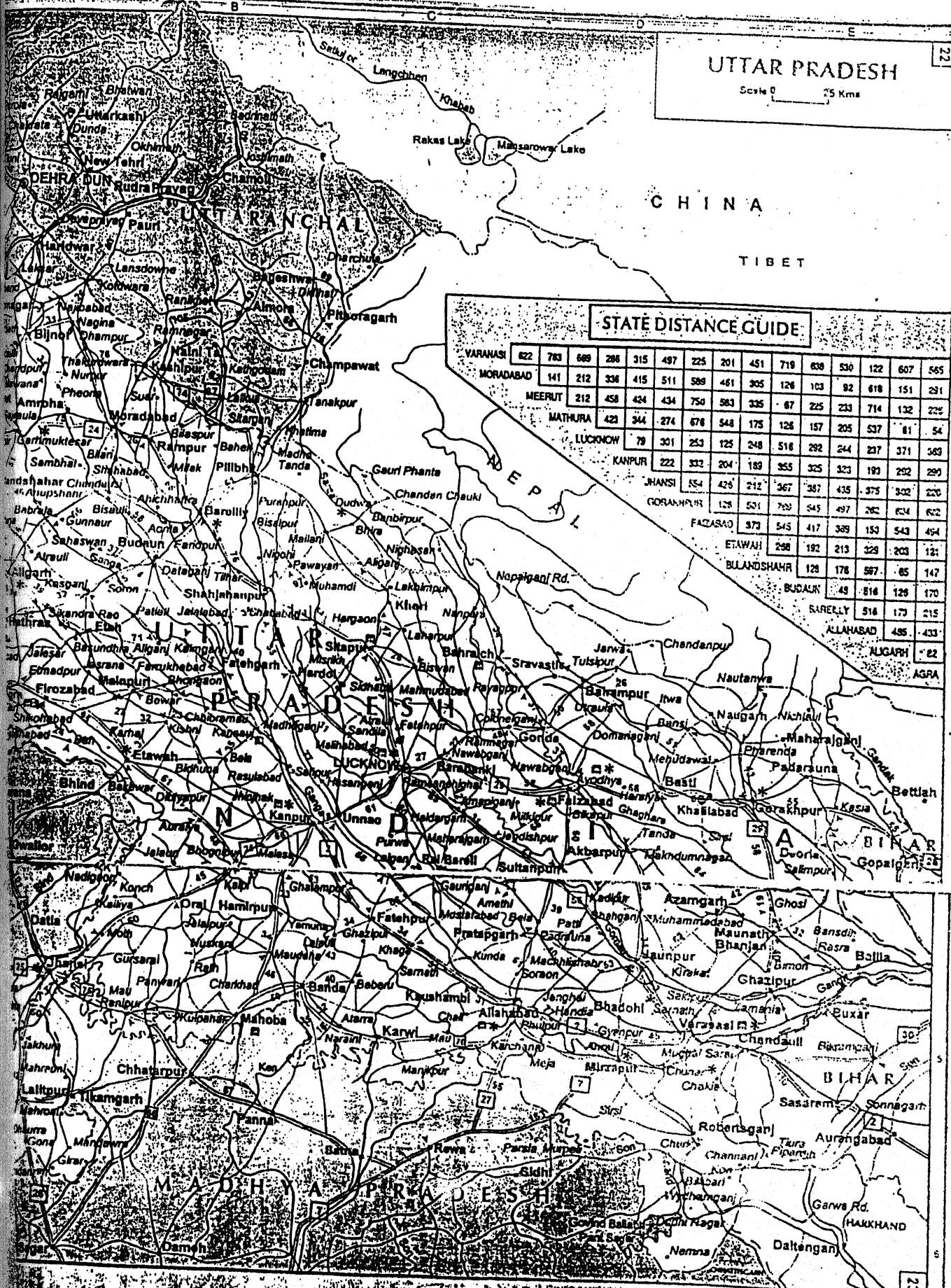
सारणी– 10

भारतीय रेलों पर खाद्यान्नों का परिवहन (1982–83)

आमान	प्रारम्भिक (मिलियन टन)	यानान्तरण मिलियन टन	टन किलोमीटर (बिलियन में)	औसत दूरी
बड़ी लाइन	19.83	1.14	25.77	1229
मीटर लाइन	4.73	0.96	4.61	811
सँकरी लाइन	0.14	0.04	0.23	126
कुल	24.71	2.15	30.41	1231

(स) मानचित्रों की सूची :–

INDIA
Location of Bundelkhand
Uttar Pradesh
Madhyc Pradesh
Bundelkhand Regioi.

STATE DISTANCE GUIDE

	MORADABAD	MEERUT	MATHURA	LUCKNOW	KANPUR	JHANSI	GORAKHPUR	FAIZABAD	ETAWAH	BULANDSHAHR	BUDAUN	BAREILLY	ALLAHABAD	ALIGARH	AGRA
VARANASI	622	783	669	286	315	497	225	201	451	719	638	530	122	607	565
MORADABAD		141	212	336	415	511	589	461	305	126	103	92	618	151	231
MEERUT			212	458	424	434	750	583	335	67	225	233	714	132	225
MATHURA				423	344	274	676	548	175	126	157	205	537	61	54
LUCKNOW					79	301	253	125	248	516	292	244	237	371	363
KANPUR						222	332	204	193	355	325	323	193	292	290
JHANSI							554	425	212	367	387	435	375	302	220
GORAKHPUR								125	521	769	545	497	262	634	602
FAIZABAD									373	545	417	389	150	543	494
ETAWAH										298	192	213	329	203	121
BULANDSHAHR											128	178	567	85	147
BUDAUN												49	516	128	170
BAREILLY													516	173	215
ALLAHABAD														485	433
ALIGARH															82

...y land of Ganga and Yamuna, is a place of never -ending history ...ts. For instance the ghats at Varanasi never fail to fascinate. Just ...hand, the faint echoes of striking swords at Kalinjar in Bundelkhand...

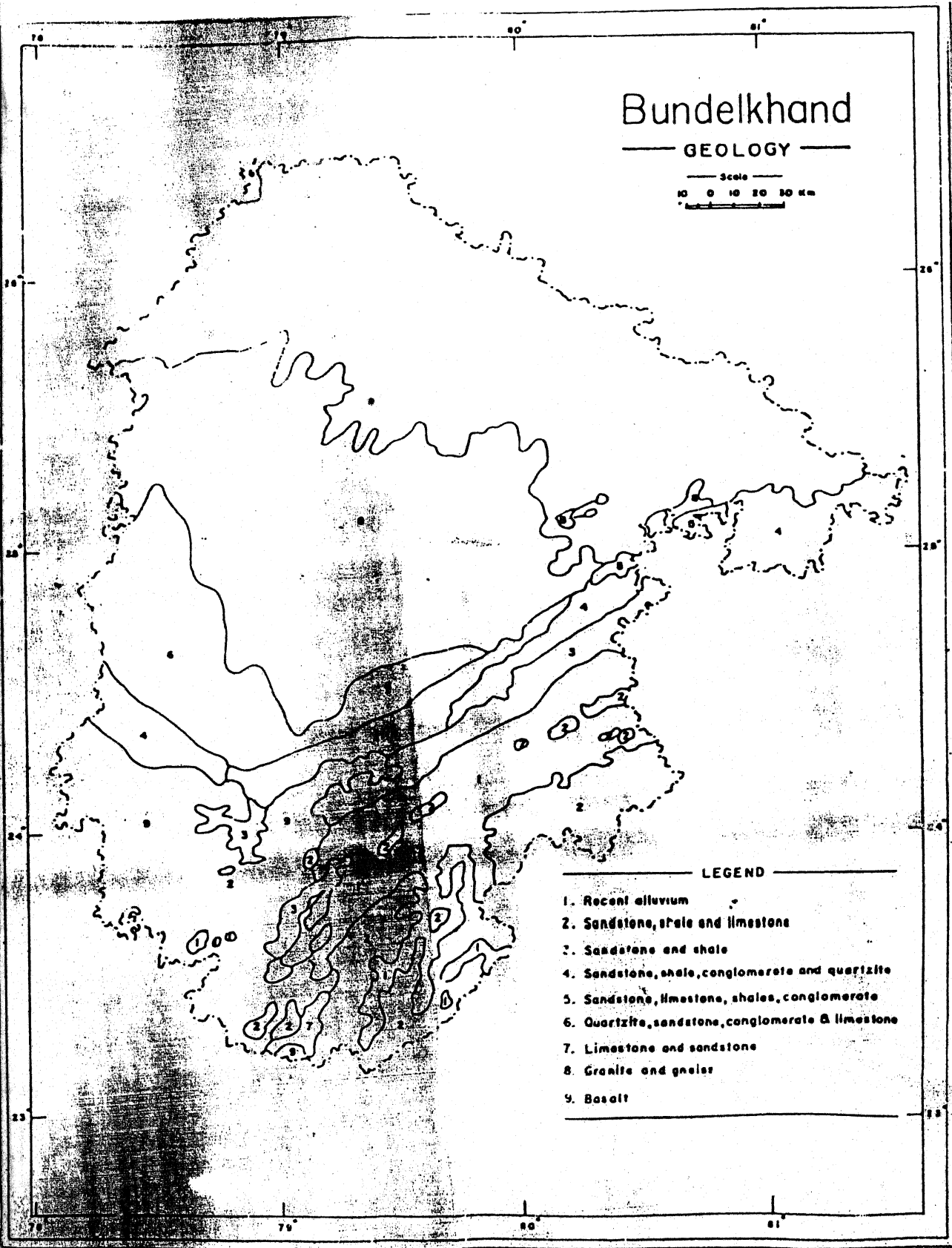
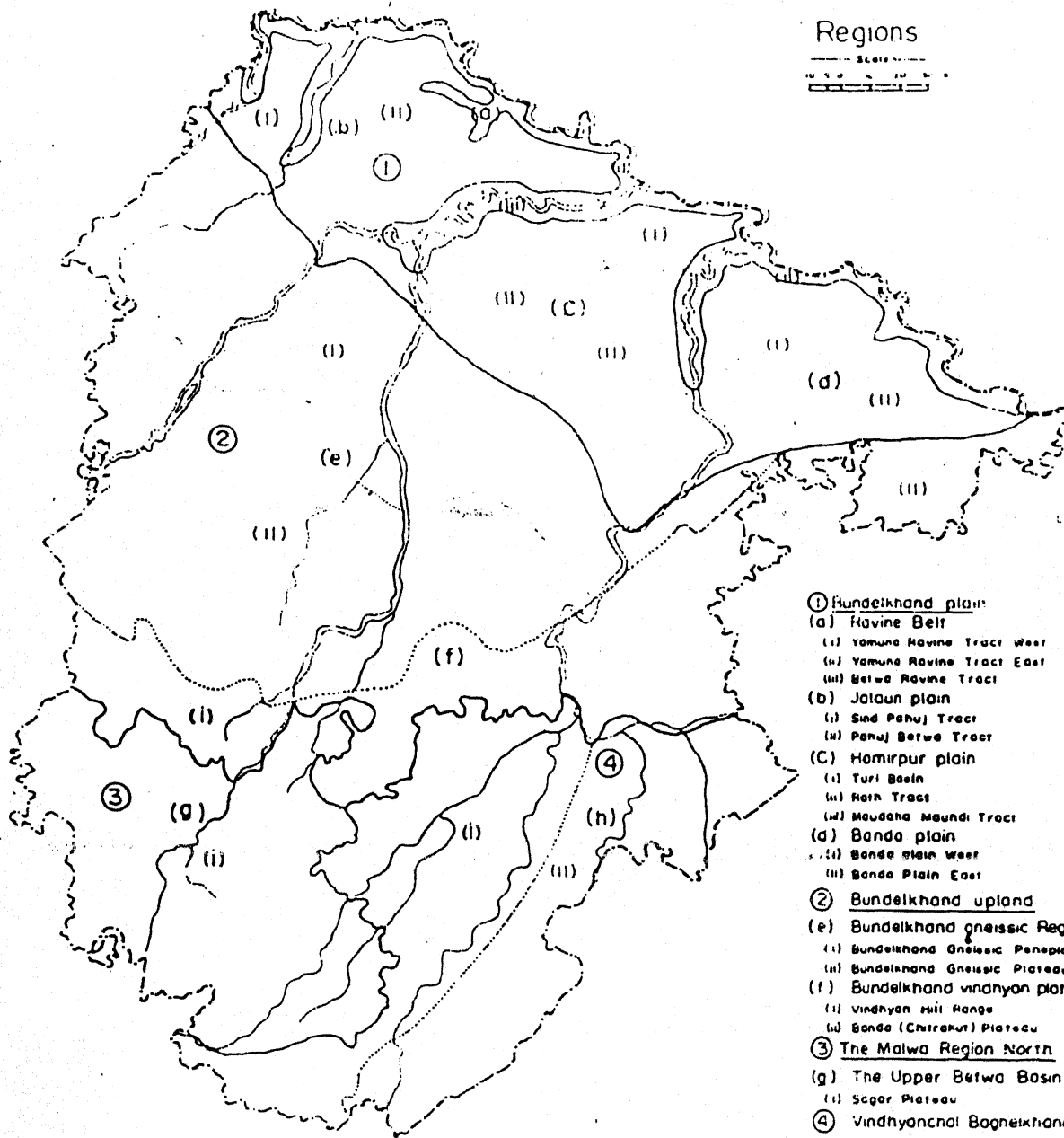
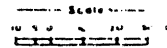
PLACES OF INTEREST

AGRA : Taj Mahal, Palaces, Fort, Mausoleums, Gardens, Near Agra — Sikandra (10)

HIMACHAL PRADESH
CHINA
TIBET
NEPAL
SHIMLA
Uttarkashi
Nahan
UTTARANCHAL
New Tehri
Chamoli
HARYANA
DEHRA DUN
Rudraprayag
Pauri
Saharanpur
Haridwar
Bageshwar
Almora
Pithoragarh
Najibabad
Shamli
Muzaffarnagar
Nainital
Budhana
Bijnor
Rudrapur
Champawat
Baraut
Chandpur
Nurpur
Baghpat
Meerut
Amroha
Joya
Tanda
Gajraula
Modinagar
Hapur
Moradabad
Rampur
Pilibhit
Ghaziabad
Garhmukteshwar
Gauri Phanta
Chandan Chauki
NEW DELHI
Sikandarabad
Dudwa
Kauriyala Ghat
Noida
Bulandshahr
Chandausi
Bareilly
Puranpur
Bhira
Katarnian Ghat
Khurja
Babrala
Ahichhatra
Mailani
HARYANA
Aligarh
Budaun
Pawayan
Nepalganj Rd
Kasganj
Shahjahanpur
Hargaon
Kheri
UTTAR
Nanpara
Etah
Jalalabad
Sitapur
Laharpur
Tulsipur
Nautanwa
Hathras
Aliganj
Kaimganj
Misrikh
Bahraich
Mathura
Sadabad
Sankasya
Hardoi
Sravasti
Balarampur
Sikandra
Mainpuri
Naimisharanya
Payagpur
Naugarh
Maharajganj
Firozabad
Fatehgarh
PRADESH
Colonelganj
Utraula
Fatehpur Sikri
Agra
Shikohabad
Bewar
Gonda
Bansi
Bettiah
Madhoganj
Bara Banki
Nawabganj
Pharenda
Padrauna
Batesar
Kishni
Karhal
Kannauj
LUCKNOW
Ayodhya
Basti
Kushinagar
Bela
Faizabad
Kasia
RAJASTHAN
Etawah
Rasulabad
Haidargarh
Khalilabad
Gorakhpur
Gopalganj
Morena
Bhind
Kanpur
Unnao
Jagdishpur
Amaniganj
Tanda
Auraiya
INDIA
Akbarpur
Deoria
Gwalior
Bhognipur
Akbarpur
Rae Bareli
Sultanpur
Siwan
Jalaun
Chalampur
Lalganj
Amethi
Shahganj
Azamgarh
Konch
Orai
Kalpi
Fatehpur
Mustafabad
Pratapgarh
Maunath
Rasra
Ballia
Hamirpur
Lalauli
Lalganj
Bhanjan (Mau)
Moth
Muskara
Maudaha
Ghazipur
Khaga
Kunda
Jaunpur
Ghazipur
Palhana
Kaushambi
Jhansi
Gursarai
Rath
Banda
Bhadohi
Varanasi
Baberu
Shivpuri
Allahabad
Sarnath
Mahoba
Chandauli
Mau Ranipur
Chitrakut
Sirsa
Mughal Sarai
RAJASTHAN
Aurai
BIHAR
Talbahat
Manikpur
Mirzapur
Chuhar
Chakia
Chhatarpur
Kuraon
Sasaram
Guna
Lalitpur
Tikamgarh
Panna
Robertsganj
Aurangabad
Satna
Rewa
Sidhi
JHARKHAND
MADHYA PRADESH
Daltenganj
Damoh
Sagar
Vidisha
CHHATTISGARH
Raisen
Umaria
Shahdol
Scale 1:4,500,000 1 cm = 45 kms

संकेत-तालिका
सड़कें
रेलवे लाइन
नदियाँ
हमीरपुर

मानचित्र
जिला - झाँसी
स्केल - 1" = 8 मील
झाँसी
शिवपुरी को
बाँदा को
कानपुर को
भिंड को
रक्सा
करारी
समथर
मोठ
गरौठा
मऊ
रानीपुर
बबीना
राजापुर
पारीछा
सिमरधा
चिरगाँव
बरुआसागर
टहरौली

PENTAGONS OF DEVELOPMENT

Bundelkhand
Regions
Scale
① Bundelkhand plain
(a) Ravine Belt
(i) Yamuna Ravine Tract West
(ii) Yamuna Ravine Tract East
(iii) Betwa Ravine Tract
(b) Jalaun plain
(i) Sind Pahuj Tract
(ii) Pahuj Betwa Tract
(C) Hamirpur plain
(i) Turi Basin
(ii) Rath Tract
(iii) Maudaha Maundi Tract
(d) Banda plain
(i) Banda plain West
(ii) Banda Plain East
② Bundelkhand upland
(e) Bundelkhand gneissic Region
(i) Bundelkhand Gneissic Peneplain
(ii) Bundelkhand Gneissic Plateau
(f) Bundelkhand vindhyan plateau
(i) Vindhyan Hill Range
(ii) Banda (Chitrakut) Plateau
③ The Malwa Region North
(g) The Upper Betwa Basin
(i) Sagar Plateau
④ Vindhyanchal Baghelkhand North
(h) Panna Plateau
(i) Sonar Upland
(ii) Daman Plateau
EAST OF GREENWICH

Bundelkhand
Density of Population
(1991)
Banda
Tikamgarh
Chhatarpur
Panna
Sagar
Damoh
Above - 250
201 - 250
151 - 200
Below - 100

MADHYA PRADESH
RAJASTHAN
UTTAR PRADESH
GUJARAT
MAHARASHTRA
CHHATTISGARH
ORISSA
Ajmer
Tonk
Sawai Madhopur
Bhilwara
Bundi
Kota
Rajsamand
Chittaurgarh
Nimach
Manasa
Jhalawar
Mandsaur
Banswara
Ratlam
Jaora
Nagda
Ujjain
Baran
Guna
Morena
Bhind
Gwalior
Sheopur
Shivpuri
Datia
Jhansi
Lalitpur
Tikamgarh
Chhatarpur
Panna
Mahoba
Kanpur
Unnao
Auraiya
Orai
Banda
Chitrakut
Kaushambi
Allahabad
Mirzapur
Rae Bareli
Sultanpur
Jaunpur
Satna
Rewa
Sidhi
Rajgarh
Biaora
Shajapur
Vidisha
Sagar
Damoh
Katni
Sehore
BHOPAL
Raisen
Dewas
Indore
Dhar
Jhabua
Hoshangabad
Harda
Jabalpur
Narsimhapur
Dindori
Mandla
Umaria
Shahdol
Baikunthpur
Khargon
Khandwa
Barwani
Betul
Chhindwara
Seoni
Balaghat
Kawardha
Bilaspur
Janjgir
RAIPUR
Durg
Raj Nandgaon
Mahasamund
Nuaparha
Nagpur
Bhandara
Wardha
Amravati
Akola
Buldhana
Jalgaon
Dhule
Nandurbar

38
MADHYA PRADESH
Scale 0 30 Kms
39
Madhya Pradesh is literally speaking the very heart of India. Here one can discover rich history and heritage, divinity, colourful simple people, art and architecture, wonderful handicrafts and more & more...
PLACES OF INTEREST
*BAGH : Murals in Buddhist rock cut caves. *BHOPAL : Palaces, Gardens, Mosques, Lakes, Museum Near Bhopal — Bhimbetka (50) : Cave paintings. Bhojpur (28) : Temple Chikold (45) : Lake-side Palace, Gardens. Islamnagar (11) : Palace, Gardens *CHANDERI : Fort, Handloom brocade sarees, Mosque. *CHITRAKOOT : Hindu pilgrim centre, Scenic beauty, Waterfalls *GWALIOR: Palaces, Temples Fort, Tombs, Handicraft *INDORE : Palaces, Museums, Temples, Gardens *JABALPUR : Temples, Forts, Waterfall, Marble rocks
*KHAJURAHO : Ancient capital, 85 ancient temples of 950 AD to 1050 AD period. *MAHESHWAR : Pilgrim centre, Weaving centre. *MANDU : Ghost city, spectacular ruins of forts and palaces *ORCHHA : Ancient capital, Palaces, Temples *PACHMARHI : Hill resort, Caves *SANCHI : Buddhist pilgrim centre, Stupas, Buddhist Art, Museum *UJJAIN : Major Hindu pilgrim centre, Kumbh festival, Ancient Observatory.
Distances from Bhopal to...
Amarkantak 575
Bandhavgarh 481
Bhilai 600
Chachai Falls 572
Chitrakoot 559
Damoh 273
Datia 411
Gwalior 422
Indore 187
Jabalpur 329
Kanha 480
Khajuraho 380
Mandla 431
Mandu 270
Nagpur 345
Omkareshwar 245
Pachmarhi 189
Panna 755
Raipur 622
Sanchi 46
Shivpuri 308
Siddhi 634
Ujjain 189
Vidisha 76
RAJASTHAN
UTTAR PRADESH
MADHYA PRADESH
CHHATTISGARH
MAHARASHTRA
BHOPAL
Gwalior
Indore
Jabalpur
Ujjain
Sagar
Rewa
Satna
Katni
Kota
Bundi
Chittaurgarh
Ratlam
Jhabua
Khandwa
Burhanpur
Betul
Chhindwara
Seoni
Mandla
Balaghat
Shahdol
Dewas
Shajapur
Rajgarh
Guna
Shivpuri
Sheopur
Morena
Bhind
Datia
Tikamgarh
Chhatarpur
Panna
Damoh
Narsinghpur
Hoshangabad
Harda
Raisen
Vidisha
Sehore
Mandsaur
Nimach
Jhalawar
Baran
Tonk
Sawai Madhopur
Bhilwara
Banswara
Lalitpur
Jhansi
Mirzapur
Nandurbar
Gondia
Kawardha
Khairagarh
Umaria
Sidhi
Dindori
Amarkantak
Pachmarhi
Khajuraho
Orchha
Chitrakoot